БИБЛИОТЕКА
ИМПЕРАТОРСКАГО Общества
Судоходства.
Шкапъ №
Полка №
Рядъ —
Книга №

1355 45

Военно-Морская Исторія.

Курсъ Старшаго Спеціальнаго класса.

Часть I.

Историческій очеркъ войны на морѣ.

334/

> Искусство войны на морѣ основано на неизмѣнныхъ началахъ.
>
> Только глубокое изученіе военно-морской исторіи даетъ сознательное пониманіе этихъ началъ, увѣренность въ ихъ силѣ и возможность пользоваться ими на дѣлѣ.

Составилъ Лейтенантъ Н. Кладо.

1895 г.

Литографія К. Биркенфельда (В. О. 8я л., № 1.)

Литографировано по распоряженію Начальства Морскаго Кадетскаго Корпуса. СПб. Мартъ 1895 года.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА
702027

Литографія К. Биркенфельда (В. О. 8-я л. № 1.)

Оглавленіе

I. Древній періодъ.

Суда и тактика древнихъ . . . . 1–16.

Начало военныхъ флотовъ (1). Суда древнихъ (2). Боевое вооруженіе (7). Личный составъ (11). Тактика (12).

Сраженія . . . . 17–43.

Саламинское (17). Липарское (27). Экномское (33). Осада Сиракузъ (36). Сраженіе при Акціумѣ (40).

II. Эпоха галерныхъ флотовъ.

Суда и тактика . . . . 44–65.

Суда переходнаго типа (44). Галера (45). Боевое вооруженіе (48). Личный составъ (54). Тактика (62).

Сраженія . . . . 66–72.

Лепантское (66).

III Эпоха парусныхъ флотовъ.

Суда и личный составъ . . . . . 73–97.

Причины упадка гребныхъ флотовъ (73). Развитіе парусныхъ судовъ и боевого ихъ вооруженія съ XII по XIX столѣтіе (74). Личный составъ (87).

Тактика и сраженія до середины XVII ст. . . . . 98–119.

Тактика до изобрѣтенія портовъ (98). Сраженіе при Слюисѣ (99). Тактика послѣ изобрѣтенія портовъ (107). Великая Армада (109).

Стратегія . . . . 119–151.

Состояніе стратегіи къ серединѣ XVII ст. (119).

Примѣры стратегическихъ ошибокъ (120). Главный принципъ стратегіи (124). Выясненіе и примѣненіе главнаго принципа стратегіи въ англо-голландскихъ войнахъ (127). Незыблемость стратегическихъ принциповъ (148).

Тактика и сраженіе до конца XVIII ст. . . . . 151–205.

Вліяніе англо-голландскихъ войнъ на типы судовъ и тактику (151). Сочиненіе Павла Госта „Искусство военныхъ флотовъ" (157). Сраженіе при мысѣ Ла-Хогъ (168). Тактика середины XVIII ст. (178). Тулонское сраженіе (180). Вліяніе тулонскаго сраженія на тактику (188). Минорское сраженіе (199).

Тактика и сраженія конца XVIII и начала XIX ст. . . . . 205–316.

Джонъ Клеркъ и сочиненіе его „Опытъ морской тактики" (205). Доминикское сраженіе (218). Адмиралъ Сюффренъ (225). Мадрасское сраженіе (227). Состояніе главныхъ европейскихъ флотовъ въ эпоху французской революціи (231). Сраженіе при мысѣ С. Винцентъ (239). Экспедиція французовъ въ Египетъ (248). Абукирское сраженіе (255). Планъ Наполеона высадки на берега Англіи (272). Трафальгарское сраженіе (295).

IV Эпоха паровыхъ и броненосныхъ флотовъ.

Суда и боевое ихъ вооруженіе . . 317–362.

Первыя попытки примѣненія пара къ движенію судовъ (317). Военные пароходы (320). Появленіе винта (321). Конецъ парусного фло-

та и преобразованіе его въ паровой (322). Появленіе брони и первые броненосцы (323). Преобразованіе деревяннаго флота въ броненосный (328). Появленіе тарана и орудій заряжающихся съ казенной части (332). Вліяніе междоусобной войны въ Сѣверной Америкѣ на военное судостроеніе (332). Появленіе мины (335). Борьба артиллеріи съ броней (340). Вліяніе мины на броненосное судостроеніе. (341). Усовершенствованія въ кораблестроеніи и вооруженіи послѣднихъ лѣтъ. (346). Типы современныхъ военныхъ судовъ (350).

Личный составъ . . . . 362–374.

Появленіе спеціальностей (363). Практическія плаванія (365). Жизнь на современномъ военномъ суднѣ (367). Недостатки личнаго состава (368).

Тактика . . . . 374–439.

Опредѣленіе (374). Задачи морской тактики (374). Принципы морской тактики (375). Оборонительныя и наступательныя средства современнаго флота (377). Таранъ (378). Мина (379). Артиллерія (382). Эволюціи (383). Историческій очеркъ развитія эволюцій пароваго флота (389). Адмиралъ Бутаковъ (397). Эволюціонная книга русскаго флота (406). Нѣкоторые тактическія указанія выработанныя опытомъ (414). Различные виды морской войны (418). Дѣйствія противъ флота (418). Дѣйствія противъ береговыхъ укрѣпленій. (425).

Сраженіе . . . . 440–608.

Междоусобная война въ Сѣверной Аме-

рикѣ (440). Сраженіе на Гамптонскомъ рейдѣ (452). Дѣйствія на рѣкѣ Миссисипи (464). Атака Чарльстона (512). Нѣсколько эпизодовъ блокады атлантическаго побережья (521). Прорывъ въ бухту Мобиль (531). Взятіе Вильмингтона (540). Флоты Италіи и Австріи въ 1866 году. (548). Начало военныхъ дѣйствій (554). Атака острова Лиссы (558). Морское сраженіе при Лиссѣ (568). Франко-Германская война (584). Бой Метеора съ Бувэ (584). Война Чили и Перу (587). Сраженіе при Икикве (588). Сраженіе при Пунта Ангамосъ (597). Междоусобная война въ Чили (599). Потопленіе „Blanco Encalada" (601). Сраженіе отряда минныхъ судовъ съ лодкой „Magellanes". (603).

Алфавитный указатель.

А.

Стр.

Абидосъ . . . . 17.
Абукиръ О-въ . . 256, 258, 263, 271, 301.
Абукирская бухта 255, 256
Абукирское сраженіе . 255.
Агриппа Адм. . . . . 42.
Адріатическое море 67, 551, 552, 554, 555, 567.
Акрадина (Сиракузы) . . 37, 38.
Акціумъ сраж. при . . . . 40.
Акціумъ мысъ . . . . . . 41.
Алабама крейсеръ . 448, 449.
Алавъ Вице-Адм. . . . 305.
Альбемарль зал. 452
„Albemarle" бр-цъ . . . 525-30.
„Aldea" миноносецъ 603-4, 606.
Александрія портъ 253-5.
Алемондъ Адм. . . . 172.
Албани городъ . . . 320.

стр.

Альбини Вице-Адм. 562-7, 570-1, 578-9, 582.
Алюминий .... 350.
Амилькаръ Адм. .... 34-5.
Амфревиль Адм. .... 172.
Аннибалъ Адм. 28-9, 31-3, 36.
Антоній .... 40-3.
Анкона портъ .. 554-6, 558, 580, 583.
Антильскіе О-ва ... 282, 285.
Антигуа О-въ .... 284.
Аристидъ .... 23.
Аріаменъ Адм. ..... 24.
„Arcansas" бр-цъ . 497-500, 502.
Армада непобѣдимая .. 109.
Артемиза царица ..... 22.
Артемизіумъ мысъ ... 19.
Артскій заливъ ...... 40.
Архимедъ .... 38-9.
Ассамблея .... 233.
„Atlanta" бр-цъ ..... 521-2.
„Affondatore" бр-цъ 558, 560, 565, 571, 575, 578.
Афеты городъ ..... 19.
Афины городъ .... 18, 20.
Афонъ гора .... 18.
Ашлей рѣка ...... 513.

Б.

Барбаверра Адм. 100, 102, 105-6.
Барбарино Адм. ... 68, 70-1.
Барфлеръ мысъ .. 170, 172.
Батонъ-Ружъ городъ .. 501-3.

стр.

Бегюше Адм. ... 100, 106.
„Бервикъ" кр-лъ 185-6
Бингъ Джонъ Адм. 200-5.
Бискайская бухта 115, 119.
„Blanco-Encalado" бр-цъ 594, 597, 601, 603.
Блэкъ Адм. ...... 130-4.
Бюдъ Кап. .... 29.
Бонапартъ . 250, 252, 255, 273.
Бётлеръ Ген. 542-3, 545.
Брагадино Ген. ...... 67.
Брестъ портъ 169-70, 174, 238, 275, 277-8, 287-8, 289-90.
„Brooklyn" корветъ 492, 534-5.
Брутъ .... 15.
Брюэсъ Адм. 252, 254-7, 265.
„Буве" лодка ...... 584-6.
Бутаковъ Адм. 397-9, 401, 402, 404-6.
Бьюкананъ Адм. .... 532.
„Буцентавръ" кр-лъ 306-8, 313.
Бюе-Вильомецъ Адм. 389.

В.

Вакка Контр-Адм. 562-3, 565, 571-3, 577, 579, 583.
Валуа .... 99.
Вальпарайзо портъ 600, 603, 606.
Вандея провинція .. 15.
„Warrior" бр-цъ ... 330-1.

Стр.

Вашингтонъ городъ ...... 452.
Венеція .... 45, 66-8, 567.
Вестъ-Контр.-Адм. 202-5.
Виго портъ ...... 288.
Виксбургъ городъ 464, 467, 477, 495-7, 500-4, 509-11.
Викторіи кр-въ. 304-5, 307-9, 315.
„Вильгельмъ Телль" кр-въ 267.
Вильмингтонъ городъ 540, 546, 548.
Вильневъ Адм. 238, 264, 267, 270-1, 278-96, 299-303, 307, 313, 316.
Винцентъ С. мысъ 239, 285.
Винцентъ С. сраженіе при 239.
„Virginia" бр-цъ 445
Виттъ де Адм. 133, 137-8.
„Weehawken" мн-ръ 521-2, 525.
Владивостокъ портъ ... 355.
Вли О-въ ...... 132, 145.

Г.

Гаванна портъ .... 525.
Гавръ портъ .... 274.
Галикарнасъ городъ ... 22.
Галисонберъ Адм. 202, 204.
Гамптонскій рейдъ ... 452.
Ганнонъ Адм. ...33-4, 36.
Гарвичъ портъ ...... 141.
Гарезонъ Педро Лейт... 598.
„Hartford" корветъ 490-1, 506, 534-5, 537-8.

Стр.

Гаттерасъ мысъ .... 419.
Гваделупа О-въ ... 220-1.
Геллеспонтъ .... 17.
Генуя городъ ... 101, 107.
Генсъ фортъ .... 531, 540.
Георгій Св. бухта .. 560, 564-5, 567, 574.
Геродотъ .... 1.
Гіэрскіе О-ва ...... 182.
Гибралтаръ 96, 204-5, 237-9, 268, 281, 288, 295, 316.
„Gloire La" бр-цъ .... 330.
Говардъ Адм.... 115, 117.
Гостъ Павелъ 157, 165-7, 179, 204.
Гравелинъ портъ 117-18.
Гравина Адм. 281, 300, 303, 312-13.
Грантъ Ген. ...... 510.
Грассъ де Графъ Адм. 219-22, 224.
Грау Контръ-Адм. 591, 593, 595-6.
„Huascar" мн-ръ 588, 590-1, 593-4, 596-9.
Гудсонъ рѣка .... 320.
„Housatonic" корветъ .. 523.

Д.

„Dalinot" лодка ...573.
Дальгренъ Адм. 521-2, 525.
Демароже инж. ....79.
Джаксонъ фортъ 465, 478, 480-2, 486, 490, 494.

Стр.

Джемсъ рѣка ..... 452.
Джемсъ О-въ ..... 512-13.
Джефферсонъ Дэвисъ ... 441.
Джервисъ Адм. 93-96, 235, 237-47, 251, 253, 270, 336.
Доминика О-въ 218, 220-1, 231.
Доминго С. О-въ ... 219, 225.
Донельсонъ фортъ 465, 467, 474.
Доріа Андрей Адм. 68, 70, 72.
Доунсъ портъ 131, 134.
Дрэкъ Адм. ..... 110, 124.
Дуилій Адм. ..... 30-1, 33.
Дюгенъ Адм. ... 168, 233.
Дюмануаръ Адм. 312-14.
Дюнкирхенъ портъ 118, 143.
Дюпонъ Адм. 513-15, 518, 520-1.
Дюпюи де Ломъ инж. 323, 329, 331.
Дэвисъ командоръ 475, 477, 495-6, 499, 501, 503.

Е.

Евбея О-въ ..... 19.
Еврибіадъ Адм. ..... 23.
Егина О-въ ..... 23.
Египетъ .. 248, 250, 252-3, 255, 272, 279-80.
Екинозъ портъ .... 107.
„Ексцелентъ" кр-лъ ... 245.
Елизавета королева .. 109.
Елизабетъ рѣка .... 455.
„Esmeralda" корветъ 588-90, 593.

Ж.

Женева городъ ..... 449.
„Женерё" кр-лъ .. 267, 271.
Жуанъ Донъ Австрійскій .. 66-9, 71, 73.

З.

Зара городъ ..... 567.
Зундъ ..... 138.

І. И.

Іаковъ король ..... 168-9.
Іеронимъ тиранъ ... 36.
Иквике портъ 588, 590.
Иль де Франсъ О-въ 226, 237.
„Independencia" бр-цъ. 588, 592-3.
„Импрегнабль" кр-лъ ..... 203.
Іоркъ рѣка ..... 452.
Іоркскій герцогъ .. 140-1, 146, 157.
„Іосифъ Св." кор-лъ .. 246-7.
Ишвиль портъ ..... 100.
„Italia" бр-цъ ..... 345.

К.

„Cavadonga" лодка 589, 593.
Кадиксъ портъ .. 110, 239-40,

стр.

247, 275, 281, 290-3, 303, 305, 312-13, 315, 316.
Кампо городъ 467
Каллао портъ ...... 599.
Кальдеръ Адм. 286-8
Кальдера бухта .... 601.
Калэ портъ .... 117, 174.
Каналь Антоніо Кап. .... 70.
„Каппенъ" кр-ль .. 246-7.
„Captain" бр-цъ ..... 338.
Капуданъ-Паша .... 71.
Карлъ IV .... 99.
Карлъ VI .... 180.
Кароверъ бухта 564, 566.
Картагена портъ. 187, 238, 239, 275, 281, 283.
Карфагенъ .. 17, 27, 29, 31, 32, 36, 122.
Кассій Адм. .... 16.
„Kaiser" кр-ль 568-9, 574-5, 578, 580.
„Кекикъ" мн-цъ 514, 517-19.
Кинбурнъ крѣп. 326, 328-9.
„Кирсонъ" корветъ ... 449.
Клеопатра царица . 40-3.
Клеркъ Джонъ 205-10, 213-14, 216-17, 224-26, 244, 269, 299, 317, 376.
Колiусъ Адм. ...... 42.
Коллингвудъ Адм. 245-7, 290, 296, 304, 306-7, 311-12, 316.
Колумбъ .... 78.
Кольберъ министръ 168-233.

стр.

Кользъ капитанъ 338
„Cochrane" бр-цъ .... 594-6.
Комиза бухта 566-7, 570.
Конделъ капитанъ 592-3.
„Condell" мин. крейсеръ 602, 604, 606-7.
„Congress" фрегатъ. 454, 456-8.
Константинополь ..... 73.
Кордова Адм. 239-40, 242-45, 247.
Коринфскій перешеекъ 20-2.
Корниловъ Адм. .... 397.
Корсика О-въ .. 237, 252-3.
Корунна портъ .. 115-124.
Корфу О-въ 68, 255, 257, 271.
Крымская война ... 377.
Ксерксъ царь 17, 18, 20, 22-4, 120.
„Cumberland" корветъ 454, 456-7, 463.
Кумберландъ рѣка 465, 467, 469.
Куртъ де Адм. 181-2, 186-8.
Кустоцца сраж. при .. 557.
Куммингъ Лейтенантъ 529-30.
Кеберъ Адмир. ... 100, 106.

Л.

Лагосъ бухта ... 282.
Ла-Хогъ сраженіе при 169, 174-7, 450.

Стр.

„Lawrence St" фрегатъ ..454-5.
Леандръ кр-ль ......271.
Лезина О-въ ....562.
Леонидъ царь ......19.
Лепанто сраженіе при 66, 67.
„Lepanto" бр-цъ ....345.
Лестокъ Адм. 182-4, 186-8.
Ливорно городъ 250
Лизардъ мысъ ......115.
Лима городъ ......599.
Линкольнъ Авраамъ 440-2.
„Lynch" мин. крейсеръ 602-4, 606-7.
Липарскіе О-ва 28-9, 31, 33.
Лисса О-въ 548, 558-62, 564-5, 567-8, 577, 580, 583.
Лиссабонъ портъ 111, 119, 123, 238, 247.
Ловестофтъ портъ ...141.
Лондонъ городъ ....131.
Людовикъ XIV ...168-70, 176.
Людовикъ XVI ..218, 232, 236, 249.
Люсіе С. О-въ ....219.

М.

„Magellanes" лодка ...603-7.
Магонъ портъ 187, 200-1.
Мадленскіе О-ва .....278.
Мадрасъ портъ ..227-8.
Мадридъ городъ ....293.
Монъ-Генри фортъ 465, 467.
Мало С-тъ портъ .....175.

Стр.

Мальта О-въ .....252-3.
„Manassas" таранъ ..491-3.
Манего бухта 560, 562-3, 580.
Марафонъ сраженіе при 17.
Маріе-Терезіе императрица .....180.
Мартиника О-въ 280, 282-3.
Марцелъ ...36, 38, 40.
Матьюсъ Адм. 181-8.
Медина-Сидонія герцогъ 111, 116-9, 122, 224.
Мексиканскій заливъ. 451, 464, 480.
Мемфисъ городъ 474-7.
„Merrimack" бр-цъ 332-5, 337, 453, 455-9, 461-3, 497, 521, 526, 531-2.
Мессина городъ. 30, 67.
Мессинскій проливъ 34, 252.
„Метеоръ" лодка 584-6.
Мехиллонесъ бухта ..594.
Миланъ городъ ...558.
Миллеръ капитанъ ..97.
Минорка О-въ 187, 199, 200-5.
„Minnesota" фрегатъ 454-5, 458-61.
Миссисипи рѣка 443-4, 464-5, 469, 474, 479, 497-9, 503-4, 510-11.
„Missisipi" пароходо-

стр.

фрегатъ. 492-3, 508-9.
Мобиль бухта 531, 533, 536.
„Monitor" бр-цъ. 334-5, 337, 453, 459-64, 532.
Монкъ Адм. 135, 137, 142-3.
Монроэ фортъ 453-4, 460.
Монтгомери командоръ 476-7.
„Manhattan" мониторъ 532, 539.
Морей Фирсъ заливъ . . 130
Морганъ фортъ 531, 533, 535, 537, 540.
Моррисъ О-въ . . . . . . 512.
Моультри фортъ . . . 513.
Мустафа Паша . . . . 67.

Н.

Наварро Донъ Адм. 182-6
Навигаціонный актъ. 138.
Наполеонъ I . . 272, 274, 276-7, 279, 289-91, 294, 316, 319.
Наполеонъ III . . . . . . 442.
Нассаускій Юстинъ Графъ 118.
Неаполь портъ . . . 253.
Нельсонъ Адм . . . 96-7, 132, 236, 244-7, 249, 251-5, 257, 261, 269-71, 274, 280, 283-5, 288, 290, 295-6, 299, 303-9, 314-15, 384
„Николай Св" кр-ль 246-7.
Никополь городъ . . . . 44.
Новый Орлеанъ городъ 468, 478, -80, 494, 496-7, 514.

стр.

Новый Мадридъ городъ 465, 468-70, 472-4.
Норфолькъ портъ 453, 459, 463.
Ньюбернъ портъ . . 452.
Нью-Іоркъ портъ 320, 459.
Ньюпортъ городъ. 118, 136.
Ньюпортъ-Ньюсъ фортъ 454-5.
„New Ironsides" бр-цъ. 514, 523, 541.

О.

Октавіанъ Импер . . . 40-3.
„Оливеръ" кедръ . . . 104-5.
Олдамъ Адм. . . . . . 141.
Остенде портъ . . . 274.
Оркнейскіе О-ва . . . . . 132.

П.

„Palestro" бр-цъ 576-7, 579-80.
Памлико заливъ 452, 525.
Парижъ, городъ. 317, 319.
Парижскій герцогъ 110, 116-18.
Персано Адм. 554-5, 557-9, 561-3, 567, 570-1, 575, 577, -9, 581-3.
Перу . . . . 587.
Пикней фортъ . . . . 513.
Пиллоу фортъ 474-5.

Стр.

Питтъ министръ .... 336.
Пій V папа .... 66.
Платее .... 27.
Плимутъ (Англія). 115-16, 123-4, 131, 133, 285.
Плимутъ (Америка) ..526, 528-9.
„Подеръ" кр-въ ..184-5, 187.
Пола портъ 557, 560.
Поленъ капитанъ 65-6.
Помпей ....16, 41.
Пондишери портъ 227-8.
Портеръ Адм. 502, 504, 509-510, 541-3, 545, 547.
Портлэндъ портъ ....134.
Портсмутъ портъ ...142.
Портъ Гудсонъ крѣпость 503-5, 509, 511.
Портъ-Роялъ портъ. 452.
Потомакъ рѣка ...452.
Пратъ капитанъ 589-90.
„Principe Umberto" фрегатъ 578-9.
Пситаліе Ов. ....23-4.
Птоломей философъ 7.
Пунта-Аренасъ мысъ 593.

Р.

„Редутабль" кр-въ ...308-10.
„Re d'Italia" бр-цъ 556, 571, 575-6.
„Re di Portogallo" бр-цъ 556, 573.
Реннъ городъ .....317.
Римъ городъ ...29, 36.
Ріо-Гранде рѣка ...445.
Ришелей фортъ ....513.
Ричмондъ городъ 452, 454, 540, 548.
Роанокъ рѣка ....526.
Роанокъ Ов. ....452.
„Roanoke" фрегатъ 454-5.
Родней Адм. 206-7, 219, 221-5.
Розини Адм. 294, 316.
Роулей Адм. 184, 186, 188.
Рошфоръ портъ 275, 277-80, 284, 286.
„Роялъ Соверенъ" кр-въ 304-6.
„Royal Sovereign" бр-цъ 340.
Рупертъ Адм. 142-4, 146.
Руссель ... 171, 173, 175.
Рюйтеръ Адм. 132-3, 142-8.

С.

Сона городъ ......18.
Саламинъ Ов. ..17, 20, 22-23, 26.
Сандвичъ Адм. ......141.
Сандри капитанъ 562, 564.
Санта-Крузъ маркизъ 109-11.
„Санта-Анна" кр-въ ...305.
„Сантиссима Тринидадъ"

Стр.

корабль .... 306, 313.
Сардиния О-въ ..... 251-2.
Севастополь ...... 373.
Селимъ II султанъ ... 66.
Сепиасъ мысъ ...... 19.
Сервантесъ писатель ..72.
Сестосъ городъ ...... 17.
Сикстъ V папа .... 109.
Сиракузы портъ 36, 38, 40, 255.
Сирокко вѣтеръ... 68, 70-1.
Сицилия О-въ 17, 26, 30, 33-4, 36, 122, 254-5, 280.
Слюйсъ портъ 99, 101-2, 107.
Смитъ О-въ .... 540.
„Soleil Royal" кр-ль. 172, 174.
„Solferino" бр-цъ ....331-2.
Сомтеръ-фортъ 513, 516.
Стюартъ Марія королева .... 110.
Сюлливанъ О-въ 512-13, 516
Сюффренъ Адм. 225-32, 376.

Т.

Таго рѣка .... 239.
Таренто портъ.. 554.
Тегетгофъ Адм. 553-6, 568-9, 572, 574-5, 577, 579-81.
„Тезей" кр-ль 97
„Tecumseh" мониторъ 534
Тексель О-въ ..132, 134, 143-6.
Темза рѣка 133-4, 143-6
„Темереръ" кр-ль ....310.
Теннесси рѣка 465, 467, 469.
„Tennessee" бр-цъ 531-2, 536-9.
Терри Ченер. .... 545, 547.
Тинцань бухта .. 281-2.
Тиче (Сиракузы) ...37.
Трафальгаръ мысъ 96, 295, 302, 314.
Тринидадъ О-въ .... 284.
Тринкомале портъ 227.
Тромеленъ капитанъ 227, 230.
Тромпъ Мартинъ Адм. 130-8.
Тулонъ портъ 169, 180-2, 187, 190, 194, 198, 200, 207, 238, 251-2, 275, 277-80.
Турвиль Адмиралъ 137, 168-75, 179, 233, 293.

У.

Улугъ-Али Адм. 68, 72.
Уайтхеда мины 358, 360.

Ф.

Фазано рейдъ .... 553.
Фалеро бухта ....21.
Фамагуста городъ ..66.
Фаррагутъ Адм. 477-8, 482-3, 486-7, 491, 493-7, 499, 500-1, 503-7, 509, 514, 531-38, 540.

Стр.

Фемистоклъ Адм. 19-22, 24-6
„Ferdinand Max" бр-цъ 569, 576, 581.
Фермантибъ проходъ 19, 20.
Фернандина фортъ ....452.
Ферролъ портъ 275, 283, 285-9.
Фессалоники городъ .....18.
Филиппъ II король 66, 109-10.
Филиппъ IV король ... 99.
Филиппа Св. фортъ 200-1, 204-5.
Филиппъ фортъ 465, 481, 486, 496.
Финистерре мысъ 114, 286, 292.
Фишеръ фортъ .....540.
Фландрія ..... 99, 101.
„Formidabile" бр-цъ 566, 570.
Франко-Германская война 584.
Фультонъ инженеръ 319-20, 327, 336-7.
„Фультонъ Первый" бр-цъ 328.

Х.

Халкида городъ .... 19.
Ханаромъ бухта ...603
„Христофоръ" нефъ...105.

Ц.

Цезарь Юлій .... 15-16.
Цинсеросъ Контръ-Адм. 306.

Ч.

Чарльстонъ портъ 512-14, 519, 521-2, 525.
Чезапикскій заливъ ..445.
Черное море...324-26.
Чили ....587.

Ш.

Шельда рѣка 131, 137.
Шербургъ ....449.
Шетландскіе О-ва ..132.
Шовель Адм. 172-3, 176, 179.
Шотландія 119, 130-1, 135.

Ю.

Юзъ Адмиралъ .. 227-9.
„Union" корветъ .. 595.

Я.

Язу рѣка 496, 498.
Якоби профессоръ .. 337.
Ямайка О-въ ....218.
Ярмутъ портъ ...135.

Э.

Эврибіадъ Адм.....21-2.
Эдуардъ III король 99-100, 103, 106-7.
Экномъ мысъ ...33-4.
Эсквю Адм..... 131-3.
Эстре графъ д' Адм. 146, 169.
Эсхилъ поэтъ .... 23.
Эмби Адм. ...172, 175.

Замѣченныя опечатки

Стр.	Строка.	Напечатано.	Слѣдуетъ читать.
1	сн. 2	судна у	судна былъ у
4	— 11	судна	судна;
5	— 3	Дѣлались	Дѣлалось
5	— 2	стіе	стіе
7	— 8	; а на это	; на это.
8	св. 1	остріе	остріе;
8	— 5	фокштевню	форштевню
8	сн. 2	колье	копье.
9	— 2	а	а
9	— 7 и 15	воро́нъ	во́ронъ
11	св. 1.	акростими	акростами.
13	— 9	того	того,
14	сн. 1	воро́нъ	во́ронъ
15	св. 17	Цезаре	Цезаре,
15	сн. 1	ней	нихъ
16	— 7	товъ	товъ и т. п.—;
17	св. 11	громадные	громадные;
20	сн. 14	корабль	корабли
25	св. 5	слѣдовывшіе	слѣдовавшіе
36	сн. 12	захъ;	захъ,
44	— 2	числа	число
79	св. 9	Демарусъ	Демаржесъ
144	сн. 2	голландцами,	голландцами;
154	св. 12	узіе	узіе
452	сн. 18	Альбтемарлъ	Альбемарлъ.
474	св. 14	Мемористъ	Мемфисъ.
525	сн. 2	Томмиксон	Томминсо и
545	— 3	1895	1865.

Записки по Военно-морской исторіи.

Суда и тактика древнихъ.

<u>Начало военныхъ флотовъ.</u>

Плаваніе по рѣкамъ и морямъ извѣстно людямъ съ незапамятныхъ временъ и нѣтъ возможности опредѣлить когда и гдѣ были построены первыя рѣчныя и мореходныя суда, кѣмъ были изобрѣтены весло и парусъ и когда собственно появились первые военные флоты; можно только съ нѣкоторою достовѣрностью сказать (древнія преданія собранныя Геродотомъ, который жилъ въ V в. до Р. Х.) что за 1500 лѣтъ до Р. Х. Финикійцы, Египтяне и Вавилонъ имѣли большое количество настоящихъ военныхъ судовъ, а Троянскій походъ, время котораго можно отнести къ XII в. до Р. Х., произведенъ былъ при помощи громаднаго военнаго флота.

Притомъ, по всѣмъ изображеніямъ, найденнымъ на различныхъ памятникахъ всѣхъ народовъ, населявшихъ берега Средиземнаго моря и по всѣмъ дошедшимъ до насъ описаніямъ, типъ военнаго судна у всѣхъ государствъ, почти одинъ и тотъ-же и типъ этотъ сохранился почти неизмѣнно до начала среднихъ вѣковъ; такимъ образомъ нѣтъ

надобности разсматривать отдѣльно суда каждаго народа, а достаточно сдѣлать описаніе общаго для всѣхъ типа военнаго судна употреблявшагося въ Средиземномъ морѣ въ древній періодъ.

<u>Составъ древнихъ флотовъ.</u>

Древній военный флотъ раздѣлялся обыкновенно на суда длинныя и круглыя, причемъ спеціально-военными судами были только первыя, а вторыя служили для перевозки провизіи, припасовъ и десантныхъ войскъ, такъ какъ длинныя суда строились такимъ образомъ, что въ нихъ не могли быть помѣщены никакіе запасы, и однимъ изъ главныхъ боевыхъ качествъ считалась ихъ легкость. Главнымъ двигателемъ длинныхъ судовъ было весло, а короткихъ — парусъ (фиг. 1) причемъ при противныхъ вѣтрахъ и при штилѣ грузовыя суда шли на буксирѣ военныхъ.

<u>Длинныя суда: Корпусъ.</u> (фиг. 2).

Основаніе судна составлялъ киль <u>a</u> и подъ него подкладывался брусъ <u>b</u> (фальшкиль), который долженъ былъ предохранять киль при частомъ вытаскиваніи судовъ на берегъ и перетаскиваніи ихъ черезъ мели; на киль ставились шпангоуты <u>c</u> и сверху покрывались брусомъ <u>d</u> (кильсонъ); въ верхнихъ своихъ частяхъ шпангоуты связывались поперекъ судна бимсами. Штевни ставились на киль съ небольшимъ уклономъ внаружу и соединялись со шпангоутами толстыми брусьями <u>e</u>; другихъ крѣпленій въ судовомъ остовѣ не существовало, а потому

общій недостатокъ древнихъ судовъ - была сильная течь. Полученный такимъ образомъ остовъ обшивался досками, пазы между которыми замазывались мелко толченными раковинами или смолами масличныхъ растеній.

Внутри, небольшое пространство f (льяло) надъ килемъ покрывалось сводчатой палубой и служило для стока воды, проходившей черезъ пазы обшивки и отсюда уже вода выкачивалась помпами; надъ льяломъ находилось помѣщеніе для балласта g и сверхъ него палуба, на которой помѣщались банки для гребцовъ; если судно было безпалубное, то банками для гребцовъ служили бимсы.

На палубѣ посрединѣ вдоль судна на томъ его пространствѣ, гдѣ помѣщались гребцы, шелъ уступъ h въ 3 - 4 фута ширины, который служилъ сообщеніемъ между носомъ и кормой; въ него-же проходила мачта, а также и всѣ люки ведущіе въ нижнія помѣщенія. На кормѣ и на носу палуба оставалась незанятою банками на пространство около 12 - 14 футъ, причемъ на кормовой части устанавливалась съемная легкая беседка k, для командира и офицеровъ, а на носу устраивалась площадка съ повышенными бортами l для прикрытія воиновъ. Штевни выходя на палубу изгибались въ различныя формы, причемъ форъ-

штевень оканчивался какой-нибудь фигурой, а ахтеръ-штевень, загибаясь почти всегда во внутрь, дѣлался въ видѣ изогнутаго желоба, кверху съуживался и оканчивался украшеніемъ въ видѣ пушистаго хвоста изъ тоненькихъ полосокъ дерева. Вышеописанныя носовое и кормовое украшенія назывались акростоліи и играли роль нынѣшнихъ кормовыхъ флаговъ; во время сраженія акростоли охранялись особыми людьми и часто побѣдители въ знакъ побѣды украшали свои корабли акростоліями побѣжденныхъ. Подъ носовымъ акростолемъ въ m помѣщалось имя корабля или имя Бога, подъ покровительствомъ котораго корабль находился, а еще ниже, по бокамъ форштевня — глаза n; подъ кормовымъ акростолемъ въ o, помѣщалось изображеніе Бога, имя котораго иногда находилось на форъштевнѣ.

Вооруженіе. Мачта — съемная, всегда была одна и ставилась почти по срединѣ судна — на ней подымался рей p почти равный по длинѣ самому судну и снабженный фаломъ, бейфутомъ, топенантами и брасами.

Парусъ, сшитый изъ кожи, папируса и позднѣе изъ полотна, былъ четырехугольной формы и только римляне впервые ввели на своихъ судахъ паруса треугольной формы, откуда до сихъ поръ такіе паруса

носятъ названіе латинскихъ; для управленія парусомъ имѣлись шкоты, а для уборки гитовы и гордени; рифовъ древніе не знали, а потому имѣли нѣсколько парусовъ различнаго размѣра, подбирая ихъ соразмѣрно съ силой вѣтра.

Якоря сначала дѣлались въ видѣ деревянныхъ ящиковъ, наполненныхъ камнями или металломъ, но во II в. до Р. Х. явились уже якоря, форма которыхъ сохраняется до сихъ поръ; якорные канаты были плетеные изъ ремней и позднѣе изъ пеньки, а также встрѣчаются указанія на то, что и цѣпные якорные канаты были извѣстны древнимъ, но клюзы не были еще придуманы и канатъ шелъ прямо черезъ бортъ.

Главнымъ средствомъ передвиженія длинныхъ судовъ, какъ уже это было упомянуто, были весла, которые и въ то время были совершенно такія-же какъ и теперь; только лопасти были немного короче и оканчивались иногда остріемъ въ видѣ копья.

Уключинами служили колышки вбитые въ бортъ и весло соединялось съ уключиной кожаннымъ или тросовымъ очкомъ; если весло надо было пропустить сквозь бортъ ниже палубы, то въ борту дѣлалось отверстіе, къ которому плотно прилегалъ кожанный мѣшокъ, сквозь

дно котораго уже проходило весло; при такомъ устройствѣ вода не попадала внутрь, какъ-бы низко надъ водой не выходило весло (фиг. 3).

Короткое весло съ широкой лопастью, выпущенное съ кормы, служило вмѣсто руля, причемъ такихъ рулей бывало иногда нѣсколько.

Раздѣленіе длинныхъ судовъ.

Въ древнѣйшія времена, какъ напр. во время Троянскаго похода длинныя суда были безпалубныя, гребцы помѣщались на банкахъ и только на носу и на кормѣ имѣлись площадки для воиновъ; затѣмъ со временемъ суда эти были усовершенствованы и появилась палуба во всю длину судна; при увеличеніи размѣровъ судовъ начали дѣлать вторую палубу и весла стали располагать въ два ряда и такого рода судно стали называть *биремой* въ отличіе отъ *униремы*, имѣвшей одинъ рядъ веселъ; наконецъ въ V в. до Р. Х. появились *триремы* — суда съ тремя рядами веселъ. У древнихъ писателей встрѣчается еще выраженіе: *квадрирема*, *пентерема*, *секстирема*, *септирема*, *октерема* и т. д., что какъ-бы показываетъ, что существовали суда съ восемью рядами веселъ, а также до насъ дошли описаніе нѣсколькихъ судовъ гигантовъ, на которыхъ будто-бы имѣлось до 40 рядовъ веселъ, при четырехъ

тысячахъ гребцовъ (*); не имѣя никакого повода отвергать существованіе такихъ громадныхъ судовъ, всѣ археологи однакоже сходятся въ томъ, что вѣроятно число рядовъ веселъ не было болѣе трехъ или четырехъ и, что впослѣдствіи, съ увеличеніемъ судовъ, а вмѣстѣ съ нимъ и числа веселъ, названіе стали давать судамъ не по числу рядовъ веселъ а напр. по числу веселъ въ рядѣ, по числу веселъ гребцы которыхъ сидѣли на одной банкѣ, или по числу гребцовъ управлявшихъ каждымъ весломъ и т. п. Иначе, если принять, что дѣйствительно существовало сорокъ рядовъ веселъ, то каковы-же должны были быть длина и вѣсъ весла верхняго ряда и едва-ли древніе располагали средствами которые могли-бы приводить такія весла въ движеніе.

Боевое вооруженіе.

Главное вооруженіе древнихъ судовъ составлялъ таранъ *ч* (фиг. 2), основаніемъ которому служило продолженіе киля, къ которому или упорные брусья отъ скулъ; а на это основаніе уже накладывался самый таранъ, представлявшій изъ себя вылитую изъ металла голову какого-

(*) Длина корабля построеннаго въ Египтѣ Птоломеемъ Филопаторомъ въ III в. до Р. Х. была 420 футъ, ширина 76 футъ и вышина надъ водой 44 фута.

либо животнаго или просто остріе, такая форма тарановъ считалась самою прочною и предпочиталась таранамъ прикрѣпленнымъ прямо къ форштевню. Обыкновенно таранъ помѣщался подъ водою, но иногда ихъ бывало нѣсколько и тогда они помѣщались одинъ подъ другимъ. Затѣмъ слѣдующимъ по своему значенію боевымъ элементомъ были воины, собранные главнымъ образомъ на носовой площадкѣ, вооруженные луками, пращами, копьями и мечами. Такъ какъ стрѣльба была тѣмъ дѣйствительнѣе, чѣмъ выше бывали расположены стрѣлки, то сначала на носу, а потомъ и посрединѣ судна около мачты и на кормѣ стали устраивать деревянные разборные башни, причемъ среднее башне внизу имѣла проходъ; для этой-же цѣли на вершинѣ мачты устраивалась площадка на которой помѣщались самые искусные стрѣлки. На носу кромѣ того помѣщались иногда различные метательные машины, (фиг.4), посредствомъ которыхъ бросались на довольно большие разстоянія: камни, тяжелые стрѣлы и горючія вещества; на мачтѣ подвѣшивались громадные бревна или колья, (фиг.5) которые раскачиваясь очищали палубу непріятеля отъ людей, а на носъ реи подвѣшивались тяжелые глыбы изъ

металла, причемъ веревки, на которыхъ эти глыбы висѣли, подрѣзывались, когда они находились надъ непріятелемъ и пробивали, какъ палубу, такъ и дно вражескаго корабля.

Въ III в. до Р. Х. римляне, будучи еще плохими моряками, изобрѣли особаго рода помосты (фиг. 6), которые позволили имъ, закинувъ этотъ помостъ на непріятельское судно, переправить туда своихъ воиновъ и такимъ образомъ обратить сраженіе въ сухопутное. Для этого на носу устанавливалось на шарнирѣ длинное бревно a съ двумя блоками b и c; на тросѣ, проходившемъ въ верхній блокъ, висѣла большая металлическая глыба d, въ видѣ вороньего клюва, откуда вся машина получила названіе „воронъ", а второй блокъ служилъ для того чтобы выдвинуть впередъ помостъ e.

При приближеніи къ непріятелю, бревно a ставилось наклонно и, когда грузъ d былъ надъ чужимъ кораблемъ, державшая его снасть раздергивалась, и воронъ, впившись въ бортъ или въ палубу, не позволялъ непріятелю нѣкоторое время отойти; временемъ этимъ пользовались чтобы опустить бревно a и выдвинуть впередъ помостъ.

[illegible]

Таблица элементовъ длинныхъ судовъ.

Названіе элементовъ \ Типы судовъ.	Унирема	Трирема	Судно Птоломея Филопатора постр. въ III в. до Р. Х.
Длина	120	150	420
Ширина	16	18	76
Осадка въ водѣ	5	8	20
Высота надъ водой . . .	6	11	44
Число тоннъ	180	230	11300
Гребцовъ	44	174	4054
Экипажа	100	225	7500
Скорость на веслахъ . .	5 —	6 узловъ	

Круглые суда. Круглые суда получили это названіе отъ закругленной формы кормы и носа, длина-же ихъ была въ три или въ четыре раза больше ширины. Они не имѣли никакого боевого вооруженія, ходили исключительно подъ парусами и служили при военныхъ флотахъ транспортами.

Наружный видъ древнихъ судовъ. Суда древнихъ красились обыкновенно въ какія-нибудь яркія цвѣта, изъ которыхъ самыми употребительными были пурпуровый, красный и небесно-лазоревый; въ такія-же цвѣта красились и паруса, на которыхъ кромѣ того изображались отдѣльныя фигуры или цѣлыя сцены, а также и над-

ники; акростоли украшались скульптурой, рѣзьбой, позолотой и инкрустаціей. На вершинѣ мачты ставилась флюгарка, къ носку реи привязывался длинный вымпелъ, а на кормѣ флагманскихъ кораблей поднимался на штокѣ красный флагъ, служившій для передачи различныхъ приказаній адмирала, смотря по тому въ какой части судна его поднимали.

Личный составъ.

Начальникъ всего флота назывался *навархомъ* или *дуумвиромъ*; у него бывало иногда нѣсколько помощниковъ — *преторовъ*, которые начальствовали надъ различными частями флота.

Командиры, въ зависимости отъ величины судна, назывались *іерархами*, *діерархами* и *тріерархами*; послѣ командира самыми важными лицами на кораблѣ были *кормчій* и его помощникъ. Кормчій распоряжался курсомъ корабля, постановкой, перемѣной и уборкой паруса; онъ былъ обязанъ знать всѣ признаки, предвѣщавшіе перемѣну погоды и предсказывать ее по состоянію атмосферы, по полету птицъ, по движенію рыбъ и т. п.; главною обязанностью помощника было знаніе береговъ, около которыхъ приходилось плавать.

Затѣмъ шелъ *гортаторъ* — начальникъ гребцовъ и при немъ *му-*

<u>зыканіе</u>; игрою на флейтѣ, пѣснями и особенными голосовыми звуками, то продолжительными, то отрывистыми, гортаторъ побуждалъ гребцовъ къ дружной и согласной работѣ, а если этого оказывалось недостаточно, то гортаторъ прогуливался по спинамъ несчастныхъ палкой, которая вмѣстѣ съ тѣмъ служила внѣшнимъ знакомъ его званія; мѣсто гортатора во время хода было на возвышенномъ уступѣ посрединѣ судна, по которому онъ постоянно прохаживался взадъ и впередъ.

Гребля считалась самымъ труднымъ дѣломъ на кораблѣ, причемъ чѣмъ выше отъ воды сидѣлъ гребецъ, тѣмъ труднѣе было ему ворочать весломъ, вслѣдствіе чего и жалованье гребцовъ было различное, въ зависимости отъ того въ какомъ ряду они сидѣли. Гребцы составлялись изъ добровольцевъ и невольниковъ, и жизнь ихъ, была очень тяжелая при тогдашней грубой дисциплинѣ. Кромѣ гребцовъ на суднѣ имѣлись еще матросы для управленія парусомъ и войны.

<u>Тактика древнихъ.</u>

Не имѣя никакихъ морскихъ инструментовъ, древніе плавали почти исключительно по берегамъ и у береговъ-же происходили всѣ морскія сраженія. Умѣнье выбрать мѣсто для сраженія считалось большимъ

искусствомъ, причемъ бой не начинался въ свѣжій вѣтеръ, такъ какъ волненіе сильно препятствовало греблѣ.

Открывъ непріятеля, наварха старались насколько возможно облегчить боевыя суда, свозя лишнія тяжести, или на берегъ, или на грузовыя суда; это дѣлалось для того чтобы дать большій просторъ для сражающихся, а также и для болѣе легкой задѣлки пробоинъ. Затѣмъ, хранившіеся въ разобранномъ видѣ, башни и метательныя машины ставились на мѣсто, убирались паруса, рубились мачты и построившись въ строй полукружія, тараны впередъ, держась на столько близко другъ къ другу, чтобы весла сосѣдей почти-что касались, сразу устремлялся на непріятеля; если вѣтеръ былъ попутный, то мачты оставались на мѣстѣ, чтобы какъ можно меньше утомлять гребцовъ, которымъ предвидѣлась въ предстоящемъ сраженіи усиленная работа. Въ центрѣ линіи шелъ навархъ, имѣя при себѣ мелкія суда для передачи приказаній, которые онъ не желалъ отдавать сигналами и трубами; на концахъ полукружія помѣщались самыя сильныя суда, бывшія въ состояніи выдержать первый натискъ и не пред-

ти отъ него въ разстройство, а сзади ихъ грузовые суда и резервные, которые могли-бы замѣщать корабли потопленные или ослабленные боемъ. Употребляли древніе иногда и другіе строи, но строй полукружіе былъ самый употребительный. Конечно строй сохранялся только до перваго столкновенія, послѣ чего наступала общая свалка. Еще не дойдя другъ до друга, враждебные флоты осыпали противника градомъ стрѣлъ, копій и каменьевъ и дѣйствовали, сколько успѣвали, метательными машинами; сойдясь, противники прилагали все стараніе чтобы протаранить врага и пустить его ко дну, а если ему удавалось увернуться, то направлялись вдоль борта и ломали весла противника, во-время убирая свои, чѣмъ лишали его подвижности, а слѣдовательно и способности увертываться отъ таранныхъ ударовъ. Наконецъ сраженіе кончалось абордажемъ, для чего на бортъ забрасывались тяжелые металлическіе крючья на цѣпяхъ; атакующіе тянули цѣпи, ловили непріятельскія весла, бросали свои и по тонкимъ, наскоро устроеннымъ помостамъ, бросались на непріятельскую палубу, гдѣ уже дѣло кончалось рукопашнымъ боемъ. Конечно „воронъ", изо-

брошенный рычагами, много упрощало дѣло абордажа: передніе воины шли, неся щиты впереди, а слѣдующіе вставляли щиты свои за перила моста, вслѣдствіе чего люди переходившіе по помосту, находились за сплошной металлической стѣной. Съ другой стороны, атакованные старались разрушить сообщеніе судовъ между собою, сталкивали атакующихъ въ воду, заслѣпляли имъ глаза известью и т. п...

Иногда въ сраженіи употреблялись особые пріемы, дававшіе значительный результатъ, вслѣдствіе своей неожиданности. Такъ, напр. Брутъ, командуя флотомъ Цезаря снаряженнымъ противъ Венетовъ (населявшихъ нынѣшнюю Вандею) и ожидая, что непріятель, обладавшій болѣе сильнымъ и болѣе многочисленнымъ флотомъ, спуститъ на него попутнымъ вѣтромъ подъ парусами, приказалъ привязать къ мачтамъ, параллельно реямъ длинные жерди и на концахъ, какъ реевъ, такъ и жердей укрѣпить косы, остріемъ впередъ. Онъ расчитывалъ, что косы перерѣжутъ шкоты, ванты и фалы на непріятельскихъ корабляхъ, паруса и мачты упадутъ на палубы, придавятъ находящихся на ней людей и произведутъ замѣша-

тельство, которымъ можно воспользоваться, чтобы взять корабли на абордажъ; маневръ этотъ блистательно удался и венеты, несмотря на свое превосходство, были разбиты на голову. Въ другомъ сраженіи, во время борьбы Юлія Цезаря съ Помпеемъ, Кассій, командовавшій флотомъ послѣдняго, наполнилъ нѣсколько транспортныхъ судовъ горючими матеріалами, зажегъ ихъ и пустилъ съ попутнымъ вѣтромъ на непріятеля, у котораго сжегъ 35 судовъ.

Нерѣдко въ сраженіяхъ древнихъ принимали участіе партіи водолазовъ, которые могли довольно долго оставаться подъ водой, набравши въ ротъ масло и выпуская его по капелькѣ. Водолазы перерѣзывали якорные канаты стоящихъ на якоряхъ непріятельскихъ судовъ, уничтожали загражденія тара-новъ; иногда они встрѣчались съ водолазами противника и тогда начиналась страшная борьба въ водѣ, гдѣ люди сражались, поддерживая одной рукой себя на поверхности, а другой дѣйствуя оружіемъ.

Литографія А. Якобсона (В.О. 7 л., № 4).

Нѣкоторыя сраженія древняго періода.

Саламинское сраженіе 480 г. до Р. Х.

Пять лѣтъ посвятилъ военнымъ приготовленіямъ Ксерксъ, раньше чѣмъ онъ рѣшился предпринять походъ въ Грецію, чтобы отомстить за пораженіе при Марафонѣ; онъ не хотѣлъ дѣйствовать на авось и собралъ такія силы которымъ, по его понятіямъ, грекамъ нечего было и думать сопротивляться; дѣйствительно силы были громадныя — 800,000 пѣшихъ воиновъ, 80,000 всадниковъ, 3,000 транспортныхъ судовъ и 1,200 военныхъ кораблей сопровождали властителя всей тогдашней Азіи, готовившагося присоединить новый, греческій міръ къ своимъ владѣніямъ. Надо полагать, что планъ кампаніи былъ прекрасно обдуманъ, и что все распоряженіе и организація этого вооруженнаго народа были чрезвычайно разумны, такъ какъ въ противномъ случаѣ такая масса людей далеко-бы не ушла. Кромѣ того Ксерксъ вошелъ въ сношеніе съ Карфагеномъ, который долженъ былъ одновременно напасть на греческія колоніи въ Сициліи. Дойдя весною 480 г. до Р. Х. до Геллеспонта (фиг. 7), Ксерксъ приступилъ къ переправѣ черезъ проливъ по двумъ мостамъ изъ судовъ, построеннымъ между Абидосомъ и Сестосомъ, послѣ чего войско и флотъ соедини-

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

мысъ у мѣстечка Сана.

Произведя здѣсь сначала смотръ своей армiи, Ксерксъ перешелъ на роскошно изукрашенную трирему и обошелъ на ней весь свой флотъ, выстроенный въ одну линiю носами къ берегу, послѣ чего данъ былъ сигналъ къ отправленiю; армiя направилась въ Македонiю, опираясь лѣвымъ флангомъ на берегъ, по которому слѣдовали транспортныя суда, а военный флотъ прямо перешелъ къ косѣ отдѣляющей гору Афонъ отъ материка, гдѣ для него былъ готовъ, вырытый по приказанiю Ксеркса, каналъ, чтобы оградить флотъ отъ опасности разбитiя у скалистыхъ береговъ Афона. Въ Фессалоникахъ армiя и флотъ опять соединились и здѣсь Ксерксъ встрѣтилъ своихъ пословъ, отправленныхъ передъ походомъ въ различные греческiе города требовать въ знакъ покорности „земли и воды“; Фессалiя и большая часть городовъ Эллады прислали требуемое, — Афины и государства Пелопонеза отвѣтили рѣшительнымъ отказомъ.

Въ то время какъ армiя Ксеркса медленно, по строго выработанному плану подвигалась на югъ, греки не могли похвастаться особымъ согласiемъ и теряли массу времени въ пререканiяхъ по поводу того, гдѣ встрѣтить непрiятеля и также кому начальствовать войскомъ и флотомъ; наконецъ-

послѣ долгихъ переговоровъ, 7000 воиновъ подъ начальствомъ спартанскаго царя Леонида заняли Ѳермопильское ущелье, а флотъ въ числѣ 271 корабля, подчиненный спартанцу Эврибіаду, расположился у мыса Артемизіумъ; большая часть греческаго флота состояла изъ афинскихъ кораблей, подъ начальствомъ Ѳемистокла.

Послѣ небольшой стычки у мыса Сепіасъ, въ которой греки потеряли нѣсколько судовъ, флотъ ихъ отступилъ къ Халкидѣ, чтобы защищать самое узкое мѣсто пролива, но, узнавъ что персидскій флотъ на переходѣ къ Афетамъ, выдержалъ страшную бурю, во время которой погибло до 400 военныхъ судовъ, греки принесли благодарственные жертвы Нептуну и возвратились назадъ на старое мѣсто.

Исправивши свои аваріи, персы рѣшили напасть здѣсь на греческій флотъ и, опасаясь чтобы онъ по своей малочисленности не обратился-бы въ бѣгство, они послали 200 судовъ обойти Эвбею и отрѣзать грекамъ путь къ отступленію; такимъ образомъ послѣдніе очутились въ страшной опасности, но опять бурная погода пришла къ нимъ на помощь и разсѣяла посланный въ обходъ персидскій отрядъ. Нападеніе персовъ съ фронта оказалось также безуспѣшнымъ и пос-

трехдневной защиты, греки, узнавъ, что персы прошли Өермопилы, спустились къ югу и расположились между островомъ Саламиномъ и материкомъ, поближе къ позиціи занятой теперь сухопутными войсками на Коринфскомъ перешейкѣ; на этомъ побережьѣ должна была теперь рѣшиться судьба тогдашняго греческаго міра.

Потеря Өермопилъ открывала свободный доступъ Ксерксу въ Элладу, а потому Аѳинамъ надо было ожидать появленіе персовъ въ самомъ скоромъ времени. Увлеченные краснорѣчивыми убѣжденіями Өемистокла, который ясно сознавалъ, что городскія стѣны не защитятъ жителей отъ персовъ, аѳиняне рѣшились покинуть свой родной городъ и перебраться всѣмъ могущимъ владѣть оружіемъ на корабли, а остальнымъ на островъ Саламинъ и въ города Пелопонеза, находя, согласно словамъ Өемистокла, что всюду гдѣ они могутъ сохранить свою свободу, они найдутъ и отечество. Такимъ образомъ вмѣстѣ съ тѣмъ какъ-бы исполнилось и повелѣніе оракула, обѣщавшаго аѳинянамъ спасеніе за деревянными стѣнами. Теперь у союзниковъ съ подоспѣвшими подкрѣпленіями было 368 кораблей изъ которыхъ 250 принадлежало Аѳинамъ.

Дѣйствительно скоро Ксерксъ до-

вплоть до Аөинъ, а персидскій флотъ сталъ на якорь въ бухтѣ Фалеро, въ числѣ тысячи двухсотъ судовъ; пылающіе аөинскіе храмы произвели такое сильное впечатлѣніе на грековъ, что большинство рѣшило идти къ Коринѳскому перешейку, чтобы быть ближе къ арміи и отправленіе было назначено на слѣдующій день; рѣшенію этому не мало способствовали бывшіе въ составѣ флота пелопонезцы, желавшіе видѣть флотъ защищающимъ ихъ родные берега.

Тогда Өемистоклъ, узнавъ объ этомъ рѣшеніи, ночью отправился къ наварху и указалъ ему на то, что между солдатами распространяется паника, и если флотъ, перейдетъ въ мѣсто удобное для дезертирства, то его авторитета недостаточно, чтобы удержать ихъ на судахъ, и что тогда онъ останется безъ флота, а Греція безъ защиты. Еврибіадъ, пораженный вѣрностью взгляда начальника аөинянъ, созвалъ военный совѣтъ. Сначала всѣ возстали противъ предложенія Өемистокла, но послѣднему удалось убѣдить совѣтъ, что, находясь въ узкомъ проливѣ, они могутъ еще противупоставить персамъ одинаковое число судовъ по фронту, между тѣмъ какъ на другомъ болѣе открытомъ мѣстѣ, персы развернувшись

легко охватить со всѣхъ сторонъ малочисленный греческій флотъ, который неминуемо долженъ погибнуть въ неравной борьбѣ; наконецъ мнѣніе Фемистокла восторжествовало и Еврибіадъ отдалъ приказаніе флоту остаться въ Саламинскомъ проливѣ.

Какъ разъ въ это время собрался военный совѣтъ и у персовъ на одномъ изъ военныхъ кораблей, причемъ почти единогласно рѣшено было атаковать греческій флотъ; противъ этого мнѣнія возстала однако Артемиза — царица Галикарнаса, предложившая отправить флотъ къ берегамъ Пелопонеза, въ тылъ греческой арміи, а войска къ Коринфскому перешейку; морскаго-же сраженіе она совѣтовала избѣгать всѣми средствами, въ виду боеваго превосходства греческаго флота. Ксерксъ, желая примирить противныя мнѣнія, приказалъ арміи двинуться къ перешейку, а флоту быть готовымъ идти въ Саламинъ.

Движеніе арміи произвело эффектъ, который предвидѣла хитрая Артемиза; какъ только греки узнали объ этомъ, вновь поднялись голоса, требовавшіе идти на помощь къ Пелопонезу; вновь былъ собранъ военный совѣтъ и Фемистоклъ, видя что противное мнѣніе повидимому возьметъ верхъ, рѣшился на послѣднее

отчаянное средство. Чрезъ преданнаго человѣка онъ извѣстилъ Ксеркса, что афиняне готовы перейти на сторону персовъ, но что остальные греки подозрѣвая это, намѣреваются уйти изъ пролива. Увѣренные въ легкой побѣдѣ, персы въ ту-же ночь отправили сильный отрядъ къ западному выходу изъ пролива и высадили отрядъ войска на островокъ Пситалію (фиг. 8), около котораго собирались произвести нападеніе съ фронта. Аристидъ, возвращавшійся какъ разъ въ это время съ острова Эгины (фиг. 7) и видѣвшій передвиженіе персовъ, явился въ военный совѣтъ и заявилъ, что всѣ выходы изъ пролива заняты непріятелемъ; тогда безполезныя пререканія были оставлены и греки начали готовиться къ битвѣ.

Греческій поэтъ Эсхилъ, очевидецъ сраженія, живо изображаетъ намъ, какъ съ одной стороны на аттическомъ берегу, съ высокаго холма смотрѣлъ на это ожесточенное морское побоище всесильный царь и повелитель всей Азіи, окруженный своею блестящей свитой и секретарями, которые должны были описывать ходъ сраженія, а съ другой — на берегу Саламина, съ трепетомъ ожидали исхода сраженія жители бѣднаго городка и тысячи несчастныхъ афинскихъ бѣглецовъ, нашедшихъ здѣсь пріютъ.

Рано утромъ (20 Октября 480 г. до Р. Х.), какъ только появился Ксерксъ на холмъ, персидскій флотъ двинулся къ проливу; до острова Пситталіи онъ еще кое-какъ сохранялъ строй, но здѣсь ему приходилось дѣлиться на двѣ части, что произвело не малый безпорядокъ; кромѣ того персамъ приходилось бороться противъ довольно свѣжаго противнаго вѣтра, что было очень трудно съ ихъ высокими тяжелыми судами, постоянно находившими одно на другое.

Вскорѣ бой завязался съ одинаковымъ жаромъ съ обѣихъ сторонъ; Аріаменъ, братъ Ксеркса, велъ лѣвый флангъ персовъ, и, съ высоты своего корабля, самаго сильнаго во всемъ флотѣ, осыпалъ грековъ градомъ стрѣлъ и копій; однако, не смотря на это, греческія триремы праваго крыла, которымъ начальствовалъ Ѳемистоклъ, стремительно бросились на этотъ корабль, нанесли ему сильныя поврежденія таранами и прицѣпились къ нему съ двухъ сторонъ; тогда съ своей стороны Аріаменъ, сопровождаемый отборными воинами бросился на абордажъ на одного изъ непріятелей, на палубѣ котораго, послѣ ожесточеннаго боя, онъ палъ подъ ударами враговъ и былъ сброшенъ въ море. Смерть

брата царя произвела такое впечатление на финикіянъ, составлявшихъ весь лѣвый флангъ персидскаго флота, что они обратились въ бѣгство, слѣдовавшіе за ними кипрскія суда, причемъ очень многіе изъ нихъ погибли, горячо преслѣдуемые греками.

Покончивъ съ своими противниками, Фемистоклъ направился къ своему лѣвому флангу, гдѣ Іонійцы, составлявшіе правое крыло персовъ сильно тѣснили корабли пелопонезцевъ; съ прибытіемъ на помощь Фемистокла съ афинянами, картина сразу перемѣнилась и скоро персы были разбиты по всей линіи а корабли ихъ въ полномъ безпорядкѣ старались спастись въ бухту Фалеро; кромѣ 200 судовъ потопленныхъ непріятелемъ, персы потеряли еще много кораблей взятыхъ въ плѣнъ, тогда какъ потери грековъ не превышали 40 триремъ.

Причиною пораженія персидскаго флота была прежде всего чрезвычайная разнородность его состава и отсутствіе опытнаго и умнаго руководителя. Притомъ большая часть флота состояла изъ народовъ только подвластныхъ персамъ и сражавшихся за чужое дѣло, тогда какъ немаловажной причиной блестящаго успѣха грековъ было ихъ нравственное настроеніе и сильно возбужденный па-

[illegible]

тріотизмъ; также большинство греческаго флота состояло изъ кораблей афинскихъ, действовавшихъ за одно, повинуясь распоряженіямъ смелаго и талантливаго Өемистокла.

На следующій день греки ожидали вторичнаго нападенія и готовились къ отпору, но этого нападенія не последовало, потому что въ тотъ именно день происходили въ персидскомъ лагере, между ихъ начальными людьми весьма важные переговоры. Мужественный отпоръ, данный греческимъ флотомъ персидскому, былъ неожиданностью, которая въ значительной степени разстраивала планы персовъ; хотя походъ до Саламинской битвы и шелъ вполне успешно, однако-же теперь становилось очевидно, что съ греками скоро не поладить и что раздавить ихъ однимъ натискомъ невозможно; а между темъ уже начинали сказываться те неудобства, съ которыми сопряжено было содержаніе громадной арміи въ стране бедной; теперь-же, когда греческій флотъ одержалъ такую победу надъ флотомъ персидскимъ, подвозъ припасовъ моремъ могъ затрудниться и довести армію до голодной смерти. Въ виду всехъ этихъ соображеній, въ Греціи решено было оставить только одинъ корпусъ въ 300,000 человекъ, а остальное войско и флотъ

направились назадъ, причемъ это возвращеніе не обошлось безъ лишеній и неудачъ; оставшійся-же корпусъ въ слѣдующемъ году былъ разбитъ греками на голову при Платенѣ.

Милацкое сраженіе. 260 г. до Р. Х.

До первой пунической войны римляне почти не имѣли флота, да и не сознавали его необходимости, пока они вели войны съ государствами тоже неимѣвшими флота и до которыхъ можно было достигнуть сухимъ путемъ. Но вотъ, задумавши присоединить къ своимъ владѣніямъ Сицилію, они столкнулись съ Карфагенянами и тутъ они увидѣли ясно, что дѣло не можетъ подвинуться впередъ, пока они не будутъ имѣть военнаго флота, способнаго очистить море отъ карфагенскихъ кораблей, прекращавшихъ сообщеніе сицилійской арміи съ материкомъ и раззорявшихъ берега римскихъ владѣній.

Однако одного сознанія необходимости флота было еще мало; надо было его создать, а между тѣмъ римляне не имѣли, ни искусныхъ строителей, ни опытныхъ моряковъ, ни даже модели по которой они могли-бы строить свои суда; но не въ характерѣ римлянъ было останавливаться передъ какими-бы то ни было препятствіями и въ этомъ предпріятіи, какъ и во всѣхъ другихъ, проявилась ихъ обычная

энергію и патріотизмъ, которые скоро должны были ихъ сдѣлать владыками міра. Воспользовавшись тѣмъ, что во время бури на римскій берегъ было выкинуто одно изъ военныхъ карфагенскихъ судовъ, сенатъ приказалъ немедленно приступить къ постройкѣ ста шестидесяти военныхъ кораблей по его образцу и черезъ два мѣсяца послѣ начала работъ, корабли уже стояли на якоряхъ готовые къ отплытію; „какъ будто-бы" говоритъ одинъ изъ современныхъ поэтовъ, „деревья не были обдѣланы рукой человѣка а прямо, по волѣ боговъ, превратились въ корабли".

Пока строились суда, также энергично подготовлялся и личный составъ; гребцы разсаживались на берегу въ томъ порядкѣ, какъ они должны были сидѣть на корабляхъ и пріучались согласно, по командѣ, производить руками всѣ движенія, какъ при настоящей греблѣ; какъ только были спущены корабли, ученья неуклонно продолжались уже на водѣ. Первый выходъ римлянъ въ море оказался однако неудачнымъ; консулъ Корнелій, назначенный командовать флотомъ, попался въ ловушку, поставленную ему Ганнибаломъ.

Посланцы хитраго карфагенскаго вождя увѣрили консула, что Ли-

парскіе острова отдадутся римля-
намъ, какъ только тѣ тамъ поя-
вятся, а потому Корней отпра-
вился всего съ семнадцатью судами
къ этимъ островамъ, приказавши
остальному флоту, какъ только онъ
будетъ окончательно вооруженъ, спу-
ститься къ югу и идти въ Мессину.
Тогда Аннибалъ отрядилъ силь-
ную эскадру подъ начальствомъ
Бода въ крейсерство къ Липарскимъ
островамъ; при появленіи римлянъ
Бодъ, хотя и обладалъ большимъ
численнымъ превосходствомъ, но
опасаясь испытаннаго мужества
римскихъ воиновъ, попытался избѣ-
жать сраженія, а потому при-
бѣгъ къ хитрости; онъ пригласилъ
консула со всѣми командирами
къ себѣ на корабль, чтобы дру-
жески совмѣстно обсудить причи-
ны разногласій между Римомъ и
Карфагеномъ и положить этимъ
основаніе миру; Корней имѣлъ
неосторожность положиться на
честность Бода, но, какъ только
римляне появились на палубѣ кар-
фагенскаго корабля, они были схва-
чены, закованы въ цѣпи и отправ-
лены въ Африку; римскія суда,
лишась своихъ командировъ, от-
дались въ плѣнъ безъ боя. Вотъ
черезъ нѣсколько времени Аннибалъ,
желая произвести развѣдку, съ

нѣсколькими судами наткнулся на весь остальной римскій флотъ, шедшій въ Мессину и едва едва избѣжалъ плѣна, потерявъ всѣ бывшія съ нимъ суда.

Прибывъ въ Сицилію, римляне узнали о захватѣ Корнелія съ его отрядомъ въ плѣнъ, а потому оставшись безъ адмирала, сейчасъ-же отправили посольство къ консулу Дуилію, который немедленно прибылъ и принялъ начальство надъ флотомъ, ближайшее знакомство съ которымъ навело его на грустныя размышленія.

Дѣйствительно, римскія суда оказывались очень тяжелыми и неповоротливыми, а между тѣмъ современное тактическое искусство предписывало быстро маневрировать вокругъ непріятеля и, выбравши удобный моментъ, полнымъ ходомъ ударить его тараномъ. „Если-бы мнѣ удалось" говоритъ Дуилій, „крѣпко сцѣпиться съ карфагенянами, то можно было-бы надѣяться, что мои солдаты, привыкшіе къ бою на сушѣ, одолѣли-бы непріятеля". Соображенія консула не остались безъ результата, такъ какъ одинъ изъ его подчиненныхъ предложилъ попробовать придуманную имъ систему перекидныхъ мостовъ, подъ названіемъ „воронъ"

(фиг. 6); мысль понравилась консулу, работа закипѣла, скоро всѣ римскіе корабли были снабжены новымъ оружіемъ и Дуилій отправился къ Липарскимъ островамъ, гдѣ надѣялся встрѣтить карфагенскій флотъ. Карфагенскій адмиралъ, полный презрѣнія къ непріятелю, на котораго онъ смотрѣлъ, какъ на полнаго невѣжду въ морскомъ дѣлѣ, не позаботился даже выстроиться въ боевой порядокъ, и только тридцать его триремъ, бывшихъ впереди, начали атаку; римляне сейчасъ-же пустили въ дѣло свое новое изобрѣтеніе, сцѣпились съ карфагенскими судами и быстро и силою взяли ихъ на абордажъ. Опомнившись, Аннибалъ старался выстроить свой флотъ и лишить римлянъ ихъ добычи, но всѣ попытки къ этому оказались неудачны: онъ былъ съ урономъ отбитъ и долженъ былъ бѣжать съ мѣста сраженія, оставивъ въ рукахъ непріятеля 31 корабль и 7000 плѣнныхъ; кромѣ того 14 кораблей было потоплено римлянами и на нихъ погибло около 3000 человѣкъ. Оригиналенъ тотъ пріемъ, къ которому прибѣгнулъ Аннибалъ, чтобы избавиться отъ наказанія, которое его очевидно ожидало за это пораженіе; онъ

отправилъ въ Карфагенъ, гдѣ еще не знали объ исходѣ сраженія, одного изъ своихъ командировъ, который, явившись въ сенатъ, выразился такъ: „Аннибалъ прислалъ меня сюда, что-бы сенатъ далъ-бы ему указаніе, долженъ-ли онъ атаковать римскій флотъ? Неприятель оказался настолько дерзкимъ, что онъ осмѣлился появиться на морѣ съ довольно большимъ количествомъ кораблей, такъ плохо построенныхъ, что ихъ скорѣе можно принять за грузовые суда. Это ихъ первый опытъ, они совершенно неопытны въ морской войнѣ, и все-таки они осмѣливаются насъ не бояться; правда, на носахъ ихъ кораблей видны какіе-то машины, назначеніе которыхъ намъ неизвѣстно. Теперь надо рѣшить, слѣдуетъ-ли намъ оспаривать у нихъ господство надъ моремъ, или можно имъ позволить свободно разорять наши берега". Выслушавъ это, всѣ сенаторы воскликнули въ одинъ голосъ: „Пусть будетъ дано сраженіе и пусть будутъ наказаны римляне за свою дерзость". „Вотъ и Аннибалъ думалъ также, какъ вы" отвѣтилъ на это посланный „то, что вы приказываете, онъ уже сдѣлалъ, и, если судьба ему измѣнила, то неужели ее капризы мо-

путь дѣлать его виновнымъ".

Такимъ образомъ, вмѣсто смерти, Аннибалъ отдѣлался только лишеніемъ командованія флотомъ, между тѣмъ какъ его счастливому противнику воздавались въ Римѣ невиданныя почести; сенатъ опредѣлилъ Дуилію за этотъ подвигъ блистательный тріумфъ и сверхъ того, въ знакъ особенной почести, положилъ сопровождать его по вечерамъ факелами и музыкою, а въ память этого событія на форумѣ была воздвигнута колонна, украшенная корабельными носами.

Сраженіе у мыса Экнома. 256 г. до Р. Х. (фиг. 9.)

Долго не могъ оправиться карфагенскій флотъ отъ жестокаго удара нанесеннаго ему римлянами при Липарскихъ островахъ. Сицилійскіе города одинъ за другимъ переходили во власть римлянъ, которымъ совершенно безнаказанно помогалъ ихъ флотъ; римскіе моряки, увѣренные теперь въ себѣ, неоднократно пытались вызвать на бой карфагенскіе корабли, но тѣ упорно избѣгали сраженія и прятались по портамъ при приближеніи римлянъ. Только тогда, когда узнали они, что римляне готовятся перенести театръ войны въ Африку, опасеніе за свои совершенно незащищенные берега заставило ихъ

перейти изъ оборонительнаго положенія въ наступательное, рѣшено было напасть на римскій флотъ во время перехода его отъ Сициліи къ берегамъ Африки, и съ этою цѣлью 350 судовъ подъ начальствомъ Амилькара и Ганнона были отправлены въ Лилибею, откуда они перешли въ Гераклію, гдѣ и стали ожидать римлянъ. Въ это время римскій флотъ, въ числѣ 330 судовъ, пройдя Мессинскій проливъ, обогнулъ Сицилію съ востока и сталъ на якорь у мыса Экнома, выжидая благопріятнаго момента для перехода въ Африку. Расчитывая на пути быть атакованными карфагенскимъ флотомъ, римляне выбрали боевой строй, который далъ-бы имъ возможность защищаться со всѣхъ сторонъ; весь флотъ былъ раздѣленъ на четыре эскадры, изъ которыхъ первые двѣ составляли клинъ (фиг. 9) и въ вершинѣ его шли двѣ секстирремы консуловъ; 3-я эскадра замыкала сзади стороны клина, ведя на буксирѣ грузовые суда, а за ними шла, прикрывая ихъ съ тылу, 4-я эскадра.

Три четверти карфагенскаго флота было вытянуто въ одну линію, причемъ правое крыло было выдвинуто далеко въ море, а лѣвое крыло, составляя съ центромъ тупой уголъ, упиралось въ берегъ. Римляне первые подали

сигналъ къ сраженію, бросились въ атаку съ своими передавыми кораблями на непріятельскій центръ, который сейчасъ-же началъ отступать, увлекая римлянъ за собою, и когда первые двѣ эскадры, увлекшись преслѣдованіемъ находились уже очень далеко отъ своихъ, Амилькаръ, командовавшій центромъ, сразу поворотилъ и вступилъ въ ожесточенный бой съ преслѣдовавшими его консулами; въ это время правое крыло карфагенянъ, состоявшее изъ болѣе легкихъ судовъ, подъ начальствомъ Ганнона, бросилось стремительно на 4-ю римскую эскадру, а лѣвое крыло одновременно съ нимъ атаковало 3-ю эскадру, обремененную грузовыми судами. Бой, раздѣленный такимъ образомъ на три части, съ большимъ упорствомъ продолжался довольно долго; обѣ стороны, почти равные по силѣ, не уступали другъ другу въ храбрости и въ искусствѣ; первые дрогнули корабли Амилькара, гдѣ римлянамъ удалось, посредствомъ своихъ перекидныхъ мостовъ, взять нѣсколько судовъ на абордажъ, и скоро весь центръ бѣжалъ, давая возможность консуламъ поспѣшить на помощь своему арріергарду. И дѣйствительно было пора это сдѣлать: четвертая эскадра едва едва держалась противъ искусно направлен-

ной атаки Ганнона и многіе корабли уже начали колебаться.

Третья эскадра прижатая къ берегу была тоже не въ лучшемъ положеніи и только прибытіе консуловъ съ первыми двумя эскадрами, взявшими карфагенянъ съ тылу быстро рѣшило дѣло въ пользу римлянъ. Ганнонъ бѣжалъ въ море, а лѣвому крылу, окруженному со всѣхъ сторонъ пришлось почти цѣликомъ отдаться въ плѣнъ. Такимъ образомъ побѣда осталась совершенно за Римлянами, которые, хотя и лишились 24 кораблей, но сами взяли въ плѣнъ 64 и потопили 50 карфагенскихъ кораблей. Теперь путь имъ былъ открытъ до самаго Карфагена и флотъ направился къ африканскимъ берегамъ.

<u>Осада Сиракузъ.</u>
<u>214 г. до Р. Х.</u>
(фиг. 10).

Во время второй пунической войны демократическая партія въ Сиракузахъ, воспользовавшись затруднительнымъ положеніемъ Рима, арміи котораго разбивались одна за другой въ Италіи Аннибаломъ, составила заговоръ противъ тирана Іеронима, причемъ послѣдній былъ убитъ, и объявила себя на сторонѣ Карфагена.

Марцеллъ, управлявшій въ то время Сициліей, послѣ безполезныхъ переговоровъ съ заговорщиками, вынужденъ былъ двинуть войско и флотъ для осады Сиракузъ, при-

чемъ рѣшено было вести атаку, какъ съ суши, со стороны квартала Тихе (фиг. 10), такъ и противъ квартала Ахрадины, со стороны моря.

Римскій флотъ состоялъ изъ 60 пентеремъ, не считая большого количества судовъ меньшихъ размѣровъ, причемъ на корабли были посажены отборныя войска. Для того чтобы стрѣлки могли поражать непріятеля, расположеннаго на городскихъ стѣнахъ, на судахъ, соединенныхъ попарно помостомъ, были выстроены башни въ три этажа (фиг. 11), а для приступа были придуманы особыя машины, получившія названіе „цимбалы", по сходству ихъ съ этимъ инструментомъ. Для устройства этихъ машинъ (фиг. 12), двѣ пентеремы соединялись вмѣстѣ, вынувъ предварительно у одной правыя, а у другой лѣвыя весла; на соединяющемъ помостѣ на носу утверждалось на шарнирахъ основаніе очень широкой лѣстницы, оканчивающейся наверху площадкой, обнесенной съ трехъ сторонъ плетеной рѣшеткой; лѣстница эта вращалась посредствомъ канатовъ проведенныхъ въ блоки на топахъ мачтъ. По приближеніи къ городу, лѣстницы эти должны были опускаться на стѣны, а воины помѣщенные на площадкѣ и на перекладинахъ долж-

ны были бросаться на приступъ, подкрѣпляемые связанными судами, подвигавшимися по лѣстницамъ, когда они уже установлены на мѣсто.

Какъ видно, римляне употребили всѣ усилія чтобы обезпечить себѣ успѣхъ, и не сдобровать-бы Сиракузамъ при первой-же атакѣ съ моря, если-бы защитой города не руководилъ геніальный Архимедъ, умъ котораго стоилъ многихъ тысячъ защитниковъ.

Наконецъ Марцелъ, окончивши всѣ приготовленія и вполнѣ увѣренный въ успѣхѣ, двинулъ флотъ къ стѣнамъ Ахрадины; впереди шли суда вооруженные башнями и улибалами, но не успѣли они еще далеко достигнуть своей цѣли, какъ баллисты искусно направленные Архимедомъ начали бросать въ нихъ громадные камни, въ то время какъ другія машины осыпали римлянъ бревнами съ металлическими концами и копьями; камни и бревна направляемыя такъ мѣтко, что скоро помосты и машины были разбиты, соединенные суда разошлись и римлянамъ оставалось только отступить. Всю ночь на римскомъ флотѣ кипѣла работа и къ утру корабли были готовы къ новой атакѣ; на этотъ разъ Марцелъ повелъ свои суда такъ,

чтобы подойти къ стѣнамъ какъ можно ближе, надѣясь этимъ избѣжать камней и бревенъ, которые метались на большія разстоянія.

Но у Архимеда все было предусмотрѣно и у него были устроены метательныя машины для различныхъ разстояній; поэтому какъ только показались римляне, на нихъ опять посыпались камни и копья; затѣмъ изъ-за стѣнъ появились краны, съ которыхъ валились внизъ громадные обломки скалъ; наконецъ когда римляне были у самыхъ стѣнъ были пущены въ ходъ коромысла, на одномъ концѣ которыхъ висѣли на цѣпяхъ металлическія, острые внизу, гвозди съ боковыми крючьями; будучи быстро опущены внизъ, гвозди пробивали палубу и дно корабля, послѣ чего громадными противовѣсами изъ свинца, коромыслу придавалось обратное движеніе, причемъ крючья впивались въ дерево, вытаскивали судно изъ воды, а когда оно, увлекаемое своей тяжестью, срывалось съ крюка и падало внизъ, то конечно сейчасъ же наполнялось водой и тонуло; нечего и говорить, что въ это время дѣлалось съ экипажемъ этихъ кораблей.

Видя полную невозможность бороться съ такими средствами за-

щиты, Марцеллъ благоразумно отказал-ся отъ намѣренія взять городъ при-ступомъ и Сиракузы пали только послѣ долгой осады, вынужденные къ тому полнымъ отсутствіемъ съѣст-ныхъ припасовъ.

Сраженіе при Акціумѣ. 31 г. до Р. Х.

Октавіанъ (впослѣдствіи Августъ), оскорбленный Антоніемъ, который бу-дучи женатымъ на его сестрѣ Октавіи, прислалъ ей разводное письмо, объявилъ войну виновницѣ этого происшествія, египетской царицѣ Клеопатрѣ, вполнѣ вѣрно расчитывая, что этимъ онъ объяв-ляетъ войну и Антонію; предлогъ былъ очень хорошъ, и всѣ кому дорога была честь римскаго имени, отнеслись сочувственно къ этому дѣлу Октавіана, которому представлялась возможность привести въ исполненіе свою завѣтную мечту, — сдѣлаться единствен-нымъ правителемъ обширной римской имперіи.

Противники сошлись на противу-положныхъ берегахъ Артскаго залива; сѣверный берегъ занимала армія Ок-тавіана (фиг. 13) и тутъ-же стоялъ его флотъ въ числѣ 250 судовъ, большую часть которыхъ составляли, такъ называемыя, либурны. Точное описа-ніе либурнъ къ несчастью не дошло до насъ, но всѣ археологическія изслѣдова-нія по этому предмету удостовѣ-ряютъ, что либурны были большимъ шагомъ впередъ въ военномъ судострое-

Литографія А. Якобсона (В. О. 7 лин. № 4).

нія: они были очень быстры на ходу, чрезвычайно поворотливы и не высоко сидѣли надъ водой, а также постройкой и отдѣлкой ихъ отличались особой прочностью; они имѣли тоже нѣсколько родовъ веселъ, но вѣроятно ярусы ихъ располагались иначе, чѣмъ на судахъ старой системы, (фиг. 14), потому что, какъ уже было сказано, либурны были не высоки.

Напротивъ того, флотъ Антонія, хотя и гораздо болѣе многочисленный, состоялъ изъ 500 громадныхъ неповоротливыхъ октаремъ и декселемъ, загроможденныхъ высокими башнями и всевозможными украшеніями; кромѣ того и экипажи этого флота, бывшіе кромѣ того далеко не въ полномъ составѣ, сильно уступали личному составу кораблей Октавіана, закаленному цѣлымъ рядомъ недавнихъ сраженій противъ флота Помпея. Противъ мѣста стоянки флота у мыса Акціума, была расположена армія Антонія. Всѣ опытные люди, сознавая внутреннюю слабость флота, несмотря на его кажущееся могущество, совѣтовали Антонію избѣгать морского сраженія и попробовать сначала разбить Октавія на сушѣ, полагаясь на вполнѣ преданную ему многочисленную армію; но тутъ вмѣшалась Клеопатра — она непремѣнно хотѣла видѣть мор-

ское сраженіе, и Антоній рѣшилъ исполнить ея желаніе.

Нѣсколько дней флоты оставались неподвижными другъ противъ друга, какъ бы не рѣшаясь начать кровавую борьбу, которая должна была рѣшить судьбу тогдашняго міра: на сторонѣ Октавіана былъ весь западъ, а весь востокъ слѣдовалъ за Антоніемъ. Наконецъ 2го Сентября лѣвое крыло флота Антонія выдвинулось впередъ; сейчасъ-же Агриппа, начальствовавшій правымъ крыломъ Октавіана, началъ отступать, выманивая противника на просторъ, который былъ ему необходимъ, чтобы воспользоваться преимуществомъ либурнъ въ маневрированіи. Целіусъ, начальникъ лѣваго крыла Антонія, ничего не подозрѣвая, продолжалъ подвигаться впередъ, пользуясь попутнымъ вѣтромъ; тогда Агриппа, приказавши быстро сгрузить на своихъ судахъ мачты, началъ двигаться къ выходу изъ залива, какъ-бы желая окружить корабли Целіуса, что заставило послѣдняго растянуть свое крыло влѣво и отдѣлиться отъ центра. Только этого и ждали командиры либурнъ Октавіана; быстро бросились они на тяжелые корабли противника, окружая по двое и по трое каждый изъ нихъ и стараясь ихъ зажечь горящимъ третбемъ или взять на абордажъ,

сломавши предварительно ловкимъ маневромъ имъ весла. Сраженіе было очень жаркимъ съ обѣихъ сторонъ и судьба боя была еще далеко не рѣшенной, какъ вдругъ въ самый критическій моментъ, царица Клеопатра, испуганная шумомъ сраженія, приказала сняться съ якоря 60 египетскимъ кораблямъ, прошла подъ парусами мимо сражающихся и направилась въ море именно въ то время, когда нужно было напречь всѣ силы для нанесенія рѣшительнаго удара. Антоній, увидѣвъ, что корабль съ пурпуровыми парусами, на которомъ находилась Клеопатра удаляется, совсѣмъ растерялся, пересѣлъ на болѣе легкое судно и поспѣшилъ за царицей, оставивъ на произволъ судьбы сражавшійся за него флотъ и армію.

Постыдное бѣгство Антонія не прекратило сраженія; еще долго суда его оказывали отчаянное сопротивленіе и были почти всѣ сожжены или потоплены, а черезъ нѣсколько дней безъ боя сдалась и армія, полная презрѣнія къ своему начальнику. Октавіанъ, сдѣлавшійся теперь повелителемъ всего древняго міра, принесъ пышныя жертвы Аполлону, своему богу-покровителю и посвятилъ ему по одному кораблю отъ каждаго типа взятыхъ судовъ, начиная съ триремы и кончая декеремой; за-

тѣмъ на томъ мѣстѣ, гдѣ находился лагерь его арміи, онъ основалъ городъ и назвалъ его Никополисомъ (городомъ побѣды).

II. Эпоха галерныхъ флотовъ.

Суда переходнаго типа.

На либурнахъ не остановилось усовершенствованіе типа военнаго корабля, и вслѣдъ за ними появились длинныя суда подъ названіемъ дромоновъ, шеландъ, памфилъ и наконецъ галеръ.

До конца IX вѣка дромоны были самыми употребительными судами въ военныхъ флотахъ, какъ на сѣверѣ, такъ и въ Средиземномъ морѣ; судя по всѣмъ описаніямъ, это были суда быстроходныя, поворотливыя, съ двумя палубами, изъ которыхъ одна была открыта и съ двумя рядами веселъ по 50 въ каждомъ ряду; дромоны ходили также подъ парусами, для чего имѣлась одна мачта, а на носу и на кормѣ сооружались башни для защиты солдатъ отъ непріятеля.

Шеланда представляла изъ себя дромонъ большаго размѣра съ носовой башней, занимавшей все пространство отъ форштевня до мачты, имѣвшей видъ щита черепахи; число веселъ было то-же около ста, но на каждомъ веслѣ

верхняго ряда, въ виду ихъ тяжести, сидѣло по два человѣка.

Памфилы были дромоны меньшаго размѣра, имѣвшіе иногда два, а иногда и одинъ рядъ веселъ, а потому конечно были легче и поворотливѣе.

Галера.

Одновременно съ вышеозначенными типами (VII ст. по Р. Х.) появилось военное судно съ однимъ рядомъ веселъ, получившее, благодаря сходству своему съ рыбой-мечъ, названіе „галера" слово очень похожее на то, которое изображало эту породу рыбы на греческомъ языкѣ. Благодаря своимъ прекраснымъ морскимъ и боевымъ качествамъ, галера скоро вытѣснили дромоны, памфилы и шеландіи, обратившіеся современемъ просто въ грузовые суда. Документы, сохранившіеся отъ среднихъ вѣковъ, показываютъ что византійскіе греки, марсельцы, каталонцы, генуэзцы, англичане наперерывъ другъ передъ другомъ старались усовершенствовать этотъ типъ, но окончательно и наиболѣе совершенно былъ выработанъ типъ галеры въ Венеціи и сюда посылали учиться своихъ мастеровъ постройки остальныя государства.

Галеры существовали до начала XIX столѣтія и выродившійся типъ этого судна строили въ послѣдній разъ у насъ въ Россіи, во время войны 1854–1856 года, подъ названіемъ канонерскихъ лодокъ.

Корпусъ. Фиг. 15.

Галеры строились длиною отъ 130 до 160 футъ, считая шпуть и таранъ, при ширинѣ отъ 15 до 25 футъ и имѣли надъ килемъ только одну палубу въ видѣ свода, такъ что по бортамъ она возвышалась надъ килемъ не болѣе одного фута. Въ этой палубѣ помѣщались каюты, боевые и съѣстные припасы(*), а надъ нею располагались банки для гребцовъ, примыкавшіе въ серединѣ судна къ помосту a въ 2 фута вышиной, который носилъ названіе „курсея" и служилъ, какъ и на судахъ древнихъ для сообщенія носа съ кормой, гдѣ курсея уже кончалась и вся ширина судна была занята площадками въ 10-12 футъ длиной; надъ кормовой площадкой строилась трельяжная бесѣдка и подъ нею на возвышеніи помѣщалось кресло для капитана. Вдоль борта, возвышавшагося обыкновенно надъ водою около 3-4 футъ, шелъ въ нѣкоторомъ разстояніи брусъ b, поддерживаемый распорками c и въ этомъ брусѣ дѣлались уключины; сверху шелъ помостъ d, а сбоку пространство между помостомъ и брусомъ обшивалось до-

(*) 1.) Помѣщеніе капитана и залъ совѣта 2.) съѣстные припасы и вода 3.) порохъ 4.) каюта комиссара 5.) парусная каюта 6.) канатный ящикъ 7.) помѣщеніе для лекаря и больныхъ 8.) угольная яма.

скали, оставляя только порты для выдвиганія веселъ; все это устройство носило названіе „постицы“, причемъ помостъ _A_ служилъ другимъ еще сообщеніемъ между носомъ и кормой.

Вооруженіе.

Главнымъ средствомъ для передвиженія галеръ служили весла, число которыхъ бывало отъ 50 до 180, смотря потому, управлялъ-ли весломъ одинъ или нѣсколько гребцовъ.

До конца XVI в. по Р. Х. весла дѣлались небольшими, около 20 футъ; каждымъ весломъ управлялъ одинъ человѣкъ и, чтобы не дѣлать слишкомъ много портовъ и банокъ, нѣсколько веселъ выпускались въ одинъ портъ, причемъ всѣ гребцы этихъ веселъ сидѣли на одной банкѣ; такія галеры назывались _галерами-зензилями_. Для этого банки ставились наклонно къ борту (фиг. 16) и на каждой помѣщалось отъ $2^{хъ}$ до $5^{ти}$ гребцовъ, причемъ самыми употребительными были трехрядныя галеры-зензили т. е. имѣвшія по три гребца на банкѣ. Впослѣдствіи было найдено неудобнымъ имѣть короткія весла, которыя все-таки управлялись однимъ человѣкомъ съ большимъ трудомъ, а потому длина весла была увеличена до 30 и до 45 футъ, число веселъ было уменьшено и на каждомъ веслѣ сидѣло отъ 3 до 7 человѣкъ, такъ какъ весла эти дѣлались довольно толстыми, то къ валькамъ при-

дѣлались скобы по числу гребцовъ (фиг.17). Противъ каждой банки внизу сдѣланъ былъ брусъ e (фиг. 15) на нѣкоторой высотѣ надъ палубой, для упора ногъ гребцовъ и предохраненія ихъ отъ воды скатывающейся у бортовъ; по бортамъ между банокъ устраивались рундуки, на которыхъ команда спала и отдыхала въ свободное время; средняя скорость галеръ подъ веслами считалась около 7ми узловъ. Когда появился руль f (фиг.15), подвѣшивающійся къ ахтеръ-штевню — неизвѣстно; можно только утвердительно сказать, что таковой существовалъ у галеръ XVI столѣтія. Для хода подъ парусами галеры имѣли двѣ или три мачты съ однимъ четыреугольнымъ или треугольнымъ парусомъ на каждой, причемъ въ XVI столѣтіи стали уже извѣстны рифъ-сезни, съ появленіемъ которыхъ были выведены изъ употребленія паруса различныхъ размѣровъ.

Боевое вооруженіе.

Главнымъ оружіемъ галеръ до середины XIV столѣтія былъ, какъ и у древнихъ судовъ, таранъ; кромѣ того на носовой площадкѣ устанавливались различныя метательныя машины, а на постицахъ — арбалеты т.е. большіе луки, тетивы которыхъ натягивались вóротомъ, метавшіе большія стрѣлы холодныя или съ зажигательнымъ составомъ. Вообще зажигательные составы играли большую роль

Литографія А. Якобсона (В.О. 7 лин. № 4).

въ морскихъ сраженіяхъ среднихъ вѣковъ, причемъ они были извѣстны подъ названіемъ греческаго огня, вслѣдствіе того что греки первые ввели ихъ въ употребленіе въ VII в. по Р. Х.; точный составъ этого огня не дошелъ до насъ, но, судя по нѣкоторымъ указаніямъ и описаніямъ его дѣйствіе, надо думать что въ него входили селитра, сѣра, уголь, нефть, а можетъ быть и смола. Составомъ этимъ начиняли тростниковые стволы, которые зажигали и бросали въ непріятеля или метали его изъ широкихъ трубъ, поставленныхъ на бакъ, а также бросали въ горшкахъ, причемъ онъ загорался самъ черезъ нѣкоторое время и горѣлъ даже въ водѣ. Сначала при своемъ появленіи греческій огонь производилъ необыкновенный эффектъ, но затѣмъ были придуманы средства для его тушенія и онъ началъ понемногу выводиться изъ употребленія въ видѣ зажигательнаго состава, причемъ подвергшись большему изслѣдованію его метательныя свойства, привели къ употребленію въ дѣло пороха, составъ котораго чрезвычайно похожъ на составъ греческаго огня; съ появленіемъ пороха утратилось и названіе „греческій огонь", что также указываетъ, что названіе только перемѣнилось. Въ XIV столѣтіи начала появляться артиллерія, сначала въ видѣ исключенія, но уже въ XVI вѣкѣ она вошла во всеобщее употребленіе и вмѣстѣ съ появленіемъ пушекъ

исчезли тараны, обратившіеся въ носовыя украшенія. Причиной такого медленнаго распространенія артиллеріи было весьма плохое ея состояніе въ первое время; такъ напр. первоначально орудіе составлялось изъ двухъ кованныхъ желѣзныхъ цилиндровъ, изъ которыхъ меньшій предназначался для заряда, а большій для снаряда, причемъ такія орудія производили больше грома чѣмъ вреда, стрѣляя свинцовыми и желѣзными ядрами, камнями и стрѣлами и заряжаясь пороховой мякотью. Затѣмъ въ XV вѣкѣ орудія стали выливаться изъ мѣди чистой или съ примѣсью олова, вмѣсто пороховой мякоти начали употреблять куски пороховаго состава и появилось ручное огнестрѣльное оружіе; въ это-же время появились бомбарды, составленныя изъ желѣзныхъ полосъ и имѣвшія коническую форму, причемъ они бросали камни до 25 пудовъ вѣсомъ и картечь изъ металлическихъ кусковъ и мелкихъ камней, а затѣмъ и бомбы, когда вообще всѣ снаряды начали отливать изъ чугуна.

Къ началу XVI столѣтія выработались извѣстные типы орудій: пушки длиною отъ 17 до 23 калибровъ, для прицѣльной стрѣльбы тяжелыми снарядами; кулеврины (иначе серпентины драконы, василиски, коршуны и т. п. имена хищныхъ животныхъ) длиною отъ 30 до 40 калибровъ, для стрѣльбы на дальнія разстоянія небольшими ядрами;

камнеметы (гаубицы, мортиры) длиною около 5 калибровъ, стрѣлявшихъ съ близкихъ разстояній бомбами, ядрами, каменными, рубленнымъ желѣзомъ или свинцомъ, гвоздями и т. п. Затѣмъ шла мелкая артиллерія: *органы* — нѣсколько мелкихъ орудій на одномъ станкѣ, *фальконеты* и *мушкетоны*. Орудія того-же типа но разныхъ величинъ, различались по вѣсу чугуннаго круглаго ядра входившаго въ дуло, такъ что для полнаго опредѣленія орудія говорили: 36ти фунтовая пушка, 20ти фунтовая кулеврина, 250ти фунтовый камнеметъ, 2хъ фунтовый фальконетъ и т. п... Въ это-же время появились орудійные лафеты, замѣнившіе неуклюжія подставки и вертлюги, а также изобрѣтены были картузы, въ которые помѣщались заряды изъ зернистаго пороха; употреблявшійся раньше способъ заряженія посредствомъ насыпанія *шуфлами* (совкомъ) былъ гораздо медленнѣе и часто сопровождался разрывомъ орудій; заряженіе происходило всегда съ дула, кромѣ самыхъ первоначальныхъ орудій, заряжавшихся иногда съ казны.

Первыя галеры носившія артиллерію имѣли на носу одну бомбарду и около нее нѣсколько самыхъ мелкихъ орудій (фиг. 18); затѣмъ съ усовершенствованіемъ артиллеріи, галеры стали вооружаться слѣдующимъ образомъ: на бакѣ по срединѣ въ *а* (фиг. 19) стави-

лась 50ти фунтовая пушка, носившая названіе куршейной, а по сторонамъ ея въ ½ — двѣ кулеврины, которыхъ иногда было четыре и тогда двѣ стрѣляли впередъ, и двѣ по направленію крамболь; ближе къ весламъ помѣщались фальконеты, а по бортамъ ставились еще камнеметы и небольшія пушки.

Военныя суда галернаго типа.

Галеасы представляли изъ себя галеры высокаго сидѣнія надъ водой, длина которыхъ доходила до 270 футъ; на кормѣ и на носу имѣлись надстройки иногда въ нѣсколько ярусовъ (фиг. 20), въ которыхъ помѣщались артиллерія и команды; весла были очень большого размѣра и управлялись 8-ю гребцами, причемъ они уже не составляли главнаго движущаго средства и употреблялись только при маневрахъ. Въ XVII вѣкѣ форма галеасовъ значительно облагообразилась, кормовыя надстройки почти исчезли и за ними остались только ихъ большіе размѣры. Число орудій на галеасахъ средней величины было около 70, и калибры ихъ были больше, чѣмъ на галерахъ.

Камберги — такъ назывались у античанъ обыкновенныя галеры.

Бригантины (фиг. 21) были галеры малаго размѣра, имѣвшія отъ 10 до 20 веселъ и два паруса; гребцы были въ тоже время и солдатами, вооружены

женными мушкетами, прикрѣплявшимися надъ вальками веселъ, что было чрезвычайно удобно такъ какъ, будучи предохраненъ отъ мокроты, мушкетъ въ тоже время уравновѣшивалъ весло во время гребли. Благодаря своей легкости, бригантины были въ большомъ употребленіи у пиратовъ, отъ которыхъ по всей вѣроятности и получили свое названіе.

<u>Примѣчаніе.</u> Въ позднѣйшіе времена, по исчезновеніи древнихъ флотовъ, исчезли и вышеописанные рамберги и бригантины и рамбергами стали называться въ Англіи тяжелыя грузовыя суда (стр. 22), а бригантинами — бриги малаго размѣра.

<u>Наружный видъ.</u> Древній обычай красить суда и паруса въ яркія краски перешелъ и въ средніе вѣка, причемъ для галеръ самымъ употребительнымъ цвѣтомъ былъ красный, а корма была, или вся синяя, или раскрашивалась въ три цвѣта: красный, синій и бѣлый. Адмиральскія галеры называвшіяся „реала“ или „капитана“ красились обыкновенно бѣлой краской. На галерахъ владѣтельныхъ особъ паруса, вымпела и флаги шились иногда изъ золотой ткани и на нихъ помѣщались ихъ гербы, а на остальныхъ галерахъ — гербы капитана, а также изображались лики святыхъ, Божіей Матери,

молитвы, таинственныя слова, долженствовавшія предохранять корабль отъ опасностей и вліянія злого духа и т. п....; особой роскошью на галерахъ считалось имѣть флаги и вымпела такихъ размѣровъ, чтобы концы ихъ тащились по водѣ; такими-же длинными должны были быть концы богатыхъ тканей, покрывавшихъ на кормѣ трельяжную бесѣдку.

Личный составъ.

Самый многочисленный классъ галернаго населенія составляли гребцы, носившіе въ Средиземномъ морѣ названіе шіурмы и состоявшіе изъ каторжниковъ, невольниковъ и добровольцевъ; одѣты были гребцы всѣ одинаково и отличались они только тѣмъ, что каторжникамъ брили голову, усы и бороду, а невольникамъ оставляли на головѣ клокъ волосъ, причемъ какъ тѣ, такъ и другіе вѣчно бывали прикованы за одну ногу къ упорнымъ брусьямъ противъ своихъ банокъ и никогда не спускались на берегъ; обязанность ихъ состояла въ греблѣ, шитьѣ парусовъ, тентовъ, одежды и т. п.... Добровольцы, также бритые, кромѣ усовъ, получали жалованье, приковывались только на ночь и посылались на берегъ за припасами, хотя непремѣнно подъ конвоемъ; во время сраженій ихъ иногда вооружали и они часто способствовали къ одержанію перевѣса

надъ непріятелемъ. Двое самыхъ лучшихъ и сильныхъ изъ гребцовъ сажались загребными, а слѣдующіе за ними баковыми; затѣмъ уже лучшіе гребцы разсаживались на ручки веселъ; для передачи какого-либо приказанія съ кормы на носъ, оно сообщалось загребному и черезъ него отъ весла къ веслу доходило до баковаго, который и передавалъ его по назначенію. Для держанія такта во время гребли изъ шіурмы выбиралось 8 человѣкъ музыкантовъ, причемъ хорошая музыка на галерахъ считалась щегольствомъ и музыкантамъ отпускалось улучшенное содержаніе; обыкновенно вся шіурма гребла только во время маневровъ и сраженій, а въ остальное время — одна или двѣ трети гребцовъ.

Для управленія парусами на галёрахъ состояли еще матросы исключительно изъ добровольцевъ.

Для всѣхъ вообще работъ, какъ во время якорной стоянки, такъ и въ походахъ, существовало особое расписаніе, въ которомъ указывалось кто какую долженъ выполнять работу, какъ напримѣръ ставить и убирать паруса и тентъ, мести и чистить палубу, поднимать якорь, служить офицерамъ и т. п.... Начальникомъ надъ всѣми гребцами и матросами былъ комитъ (аргу-

зинъ, альгвазилъ), исполнявшій вмѣстѣ съ тѣмъ обязанность палача и въ помощь ему давались <u>подкомиты</u>. Нижеприведенное извлеченіе изъ записокъ галерника, сосланнаго на галеры за исповѣдываніе протестантства, яркими красками обрисовываетъ тяжелую жизнь шюрмы. „Комитъ во время похода находится всегда стоя въ кормовой части около капитана для полученія отъ него приказаній, а помощники его стоятъ одинъ на серединѣ, а другой на носовой части куршеи, вооруженные плетьми. Когда капитанъ отдаетъ приказаніе начать греблю, комитъ даетъ объ этомъ знать въ серебряный свистокъ и, по повтореніи его подкомитами, невольники спѣшатъ ворочать весла, причемъ равная гребля необходима: гребцу запоздавшаго весла неминуемо получить ударъ по головѣ слѣдующимъ за нимъ весломъ, а также и не прозѣваетъ подкомитъ прогуляться по ихъ спинамъ плетью. Недаромъ работа галерниковъ вошла въ поговорку. Дѣйствительно, представьте себѣ шесть человѣкъ, прикованныхъ къ одной доскѣ, совершенно нагихъ, упирающихся одной ногой на подножку, а другой на переднюю банку, держащихъ въ рукахъ громадной тяжести весло; вглядитесь какъ изги-

Литографія А. Якобсона (В. О. 7 л. № 2).

дается ихъ тѣло къ кормѣ и растягиваются руки чтобы толкать весло надъ спинами, находящимися впереди ихъ товарищей, растянутыхъ также, какъ и они! Достигнувъ извѣстнаго предѣла, они поднимаютъ вальки и, едва лопасть начинаетъ тонуть въ воду, какъ всѣ тянутъ валекъ отъ кормы къ носу съ такимъ усиліемъ, что скорѣе падаютъ, чѣмъ садятся на свою банку, которая гнется подъ ними отъ стремительности движенія. Ни одинъ свободный человѣкъ не выдержалъ-бы и часа такой пытки, но галерники невольники продолжаютъ эту работу иногда 10, 12 часовъ безъ отдыха; въ такихъ случаяхъ подкомиты или кто-либо изъ матросовъ суютъ несчастнымъ гребцамъ въ ротъ по куску хлѣба обмоченнаго въ винѣ, чѣмъ предотвращается разстройство гребли, неизбѣжное при утомленіи и голодѣ. Если-же кто-либо изъ галерниковъ падаетъ отъ потери силъ, что случается нерѣдко, тогда его начинаютъ угощать плетьми до тѣхъ поръ, пока онъ теряетъ всѣ признаки жизни, затѣмъ онъ выбрасывается въ море, какъ бездѣйствительный трупъ". Особенно ужасно было положеніе гребцовъ во время сраженія; занятые исключительно физическимъ трудомъ, хотя и страшно тяжелымъ, но все-же не лишаю-

Шуберскій

щимъ уму сознавать опасность, несчастные гребцы не могли даже во время безпощаднаго боя заглушить животное чувство самосохраненія, стремленіемъ возвращать ударъ за ударъ и убивать, чтобы не быть убитыми. Имъ даже не позволялось воодушевляться и кричать „да здравствуетъ король!", имя котораго считалось слишкомъ почетнымъ, чтобы его могъ произносить каторжникъ, а также запрещено имъ было стонать отъ боли: висѣвшій у каждаго на шеѣ кусочекъ пробки вставленный въ ротъ долженъ быль заглушать всякій крикъ. Побѣда или пораженіе, — для нихъ было все равно; совершенно одинаково было для нихъ быть побѣдителями и грести для французскаго короля, или быть побѣжденными и опять-таки грести для побѣдителя.

Вполнѣ понятно было ихъ равнодушіе: „если ты не позволишь себѣ покорно убивать въ сраженіи, то тебѣ все равно избѣгнуть казни", — такъ разсуждала вполнѣ справедливо чурма. Дѣйствительно ударъ плетью изъ воловьихъ жилъ былъ первымъ предостереженіемъ, за которымъ слѣдовалъ сабельный ударъ и дѣло кончалъ пистолетный выстрѣлъ. Въ случаѣ общаго возмущенія, два органа на кормѣ, направленные вдоль галеры, быстро возстановляли порядокъ.

Командиръ галеры избирался большею частью изъ извѣстныхъ аристократическихъ фамилій, прославившихся боевыми подвигами и подъ ихъ начальствомъ состояли рыцари, обязанные защищать флагъ и молодые люди знатныхъ фамилій, поступавшіе на галеры для практики. Вступленіе капитана аристократа на галеру сопровождалось особыми церемоніями, особенно въ средніе вѣка.

Когда вооруженіе, оснастка и нагрузка галеры окончена, экипажъ и офицеры собраны, трубачи оповѣщаютъ о прибытіи командира особымъ сигналомъ и идутъ впереди церемоніальнаго шествія. Капитанъ входитъ на галеру, сопровождаемый свитой дворянъ, обязавшихся защищать корму; всѣ безмолвствуютъ и ожидаютъ вопросовъ капитана, комиты стоятъ у входа. Капитанъ идетъ на корму, садится на кресло, стоящее на нѣкоторомъ возвышеніи, украшенное разными затѣйливыми орнаментами; это его тронъ, съ котораго онъ отдаетъ всѣ приказанія сидя и встаетъ только при приближеніи непріятеля, одѣтый въ полное боевое вооруженіе. И такъ капитанъ садится и принимаетъ почетныя привѣтствія отъ подчиненныхъ ему офицеровъ. Восемь оруженосцевъ распредѣляются на кормѣ и носу. На-

чальникъ арбалетчиковъ становится на одной сторонѣ судна, подкомитъ на куршеѣ, въ носу, а комитъ на кормѣ. Капитанъ прежде чѣмъ оставить корму, осматриваетъ флагъ, подъ которымъ онъ сидитъ, потомъ обозрѣваетъ оружіе, расположенное внутри трельяжа, украшеннаго рѣзьбой и скульптурой и покрытаго огромнымъ дорогимъ покрываломъ, котораго концы затканые золотомъ волочатся непрерывно по водѣ. Флагъ съ гербомъ, распущенный на древкѣ, стоитъ съ правой стороны трельяжа и едва раздувается подъ тяжестью матеріи, — это флагъ капитана; другіе флаги помѣщены на оконечностяхъ кормы — это флаги королевскій и адмиральскій; около каждой уключины помѣщены небольшіе флажки съ гербомъ капитана; раздуваемые вѣтромъ, они шумятъ подобно тучѣ стрѣлъ. Затѣмъ капитанъ приступаетъ къ обозрѣнію галеры; онъ начинаетъ съ гребцовъ и веселъ, удостовѣряясь сильны-ли гребцы, причемъ комитъ представляетъ ему загребныхъ. Производится пробная гребля при звукахъ трубачей, всѣми веслами заразъ или по очереди, впередъ, назадъ, тихо или наваливаясь. Послѣ этой пробы отдаютъ парусъ и галера летитъ, повинуясь вѣтру и опытной рукѣ важнаго рулеваго.

Въ это время солдаты берутъ оружіе и размѣщаются по мѣстамъ назначеннымъ для сраженія; паруса убираются и воздвигается моментально около гротъ-мачты башня во всю ширину галеры, а длиною до 20-ти футъ, на которую влѣзаютъ лучники; башня эта ставится такъ, что подъ нею свободно проходятъ люди, а полъ ея обнесенъ брустверомъ съ бойницами. На носу, въ кормѣ, въ серединѣ размѣщаю[тъ] на камнеметныя машины. У концовъ башенъ по бортамъ помѣщаются арбалеты и 40 арбалетчиковъ образуютъ какъ-бы сплошную живую защиту; приносятся каменья различныхъ размѣровъ для машинъ и рукъ и по 10 арбалетчиковъ становятся на носу и кормѣ; тутъ-же, подлѣ каменьевъ, кладутся зажигательные горшки, бросаемые также съ башни. Горшки съ жидкимъ мыломъ, сосуды съ известью — все это размѣщается также по бортамъ и на башнѣ. Пока все разстанавливается, капитанъ, чтобы не терять времени, осматриваетъ свою каюту, и всѣ помѣщенія въ палубѣ. Затѣмъ онъ выходитъ наверхъ, все повѣряетъ, все осматриваетъ, удостовѣряется въ качествѣ оружія, латъ, налокотниковъ, шлемовъ, щитовъ и прочаго боеваго снаряженія, заставляетъ команду дѣлать примѣрныя движенія

оружіемъ и оцѣниваетъ степень ихъ умѣлости, причемъ всѣ вещи, оказывающіеся неудовлетворительными, выбрасываются за бортъ. Окончивъ обозрѣніе, капитанъ возвращается къ своему посту, музыка играетъ воинственные аріи и пурпурный гвидонъ торжественно подымается на грота-мачту. Послѣ всего этого галера возвращается въ портъ и капитанъ съ такой-же церемоніей съѣзжаетъ на берегъ.

Только самые знатные капитаны могли командовать галеасами, причемъ, напр. въ Венеціи, они давали торжественную клятву не избѣгать сраженія даже съ четырьмя непріятельскими галерами.

<u>Тактика галернаго флота.</u>

Самымъ употребительнымъ строемъ въ походѣ галеръ остался тотъ-же строй полукружіе носами впередъ, который былъ принятъ у древнихъ флотовъ, что вполнѣ понятно, такъ какъ галеры, даже съ введеніемъ артиллеріи, имѣли самое сильное вооруженіе на носу, который вслѣдствіе этого и долженъ былъ быть обращенъ къ непріятелю.

При съемкѣ флота съ якоря, на адмиральской галерѣ дѣлали выстрѣлъ изъ пушки и подымали на гротъ-мачту бѣлый флагъ съ изображеніемъ Богоматери, какъ-бы вручая судьбу предпріятія Св. Дѣвѣ

Маріи, покровительницы всѣхъ моряковъ. Для похода галеры строились во фронтъ въ одну, двѣ или три линіи, имѣя въ серединѣ каждой командующихъ эскадрами. Чтобы перейти въ боевой строй, вторая линія дѣлала полуоборотъ направо, тоже только налѣво дѣлала третья линія а командующіе эскадрами переходили на фланги, гдѣ ставились по прежнему самые сильные суда, кромѣ адмирала, который оставался въ серединѣ; часть судовъ оставалась сзади въ видѣ резерва и для охраненія грузовыхъ судовъ, нерѣдко сопровождавшихъ галерные флоты.

Вышеприведенное описаніе осмотра галеры командиромъ даетъ возможность съ достаточною ясностью представить себѣ приготовленіе къ бою и начало его въ тѣ времена когда на галерахъ еще не было артиллеріи. Поражая издали другъ друга изъ луковъ, арбалетовъ и камнеметныхъ машинъ, при приближеніи флоты теряли всякій строй и тутъ уже каждый командиръ по способности старался пустить въ дѣло свой таранъ или сцѣпиться на абордажъ. Въ это время на противника летѣли различные горючія вещества, известь засыпала ему глаза, горшки съ жидкимъ мыломъ разбившіеся на его палубѣ заставляли скользить и

плавать солдатъ, причемъ небольшіе шары съ четырьмя иглами (фиг. 23) брошенные туда-же наносили серьезныя пораненія, какъ упавшимъ, такъ и имѣвшимъ неосторожность на нихъ наступить; къ этому часто прибавлялись сотни ядовитыхъ змѣй, которыхъ нарочно держали для этого въ закупоренныхъ стеклянныхъ банкахъ. Существуютъ еще многочисленныя указанія на то, что дѣятельное участіе въ сраженіяхъ, и въ особенности въ одиночныхъ бояхъ, принимали водолазы, которые главнымъ образомъ старались повредить у непріятеля руль, сверлили подводную его часть, у стоящихъ на якорѣ кораблей обрѣзывали канаты и т. п. . .

Съ введеніемъ артиллеріи, даже съ усовершенствованіемъ послѣдней, картина боя между галерами измѣнилась немного. Заряжаніе все-таки производилось такъ медленно, что нельзя было разсчитывать, сдѣлать изъ каждаго орудія больше трехъ, четырехъ выстрѣловъ до приближенія къ непріятелю.

Приготовляясь къ бою, для защиты отъ непріятельскихъ выстрѣловъ, на галерахъ устраивались траверзы т. е. поперекъ галеры на носу и около фокъ и гротъ мачты, натягивались двѣ полосы холста, и между ними набивали бунты шерсти, запасныя весла, старые снасти, тенты, матрацы, одежду галерниковъ и т. п. . .; изъ этихъ-же

матеріаловъ устраивались брустверы около орудій для защиты орудійной прислуги.

Сходясь, флоты начинали сраженіе, поражая другъ друга изъ кулевринъ и пушек и потомъ уже открывали огонь изъ камнеметовъ, которые легче было заряжать второй и третій разъ; для зажиганія непріятельскихъ парусовъ забивали въ дуло старую смоленую рубаху, вымоченную въ смѣси масла съ водкой; послѣ этого уже противники сходились на самое близкое разстояніе, въ дѣло вступали мелкія орудія и мушкеты и, если сраженіе не могло быть рѣшено артиллеріей, что случалось очень часто, то все кончалось абордажемъ, какъ и въ прежнія времена.

Слѣдующій случай происшедшій въ серединѣ XVI столѣтія показываетъ, как мало разсчитывали въ старые годы на второй выстрѣлъ.

Французскій капитанъ Поленъ, имѣя при себѣ нѣсколько галеръ, встрѣтилъ въ открытомъ морѣ испанскую эскадру — болѣе 20 большихъ судовъ; желая завладѣть этой эскадрой и опасаясь дѣйствія сильной артиллеріи испанцевъ Поленъ приказалъ поднять императорскій флагъ и послалъ сказать испанскому адмиралу, что на его галерѣ находится венгерская королева, родственница императора Карла V, а потому онъ проситъ отдать должную честь флагу высокой особы и отса-

товать изъ всѣхъ своихъ орудій. Едва испанскій адмиралъ, не подозрѣвая обмана, приказалъ произвести салютъ, какъ Моленъ съ своими галерами набросился на испанскія суда и взялъ ихъ на абордажъ, прежде чѣмъ тѣ успѣли опомниться и зарядить орудія вторично.

Лепантское сраженіе 7го Октября 1571 г. (фиг. 24.)

Давно уже турки добирались до острова Кипра, который принадлежалъ Венеціи и въ 1570мъ году, послѣ безполезныхъ переговоровъ султанъ Селимъ II рѣшилъ завладѣть островомъ силой. Опасаясь усиленія турокъ на Средиземномъ морѣ, папа Пій V, Филиппъ II, король испанскій и Венеціанская республика заключили между собою оборонительный союзъ противъ общаго врага; Испанія взяла на себя половину, Венеція — треть, а папа — одну шестую часть военныхъ издержекъ, и въ такой-же мѣрѣ, въ случаѣ успѣха, они должны были раздѣлить между собою добычу и завоеванія.

Флотъ и войска союзниковъ должны были собраться въ Маѣ 1571 года въ Отранто, гдѣ надъ всей экспедиціей долженъ былъ принять начальство Донъ-Жуанъ Австрійскій, побочный сынъ Карла V. По разнымъ причинамъ дѣло затянулось, а между тѣмъ въ Августѣ турки взяли Фамагусту, главный городъ Кипра;

около года губернаторъ Брагадино съ горстью венеціанцевъ держался противъ 100,000 турокъ и сдался только тогда, когда полное отсутствіе всякихъ припасовъ сдѣлало дальнѣйшее сопротивленіе совершенно безполезнымъ. Мустафа, командовавшій турецкой арміей, выказалъ при этомъ страшную жестокость: весь гарнизонъ и бо́льшая часть жителей были перебиты, что-же касается до Брагадино, то ему сначала обрѣзали уши и заставляли цѣлые дни работать, засыпая пескомъ бреши городскихъ стѣнъ, а затѣмъ съ него живого была содрана кожа и, набитая соломой, она служила ужаснымъ трофеемъ турецкого варварства.

Покончивъ съ Кипромъ, турецкій флотъ, въ числѣ 250 кораблей, отправился къ острову Кандіи, завоевалъ часть его и, усыпивъ о приготовленіяхъ христіанъ, направился къ Адріатическому морю, распространивъ ужасъ по берегамъ до самой Венеціи.

Между тѣмъ союзники медленно собирались въ Мессинѣ и только 25-го Сентября Донъ-Жуанъ вышелъ оттуда на поиски за турками, имѣя въ своемъ распоряженіи около 250 судовъ, въ числѣ которыхъ было 206 галеръ и 6 галеасовъ.

Черезъ 11 дней суда, посланныя на развѣдки, донесли, что турецкій флотъ стоитъ на якорѣ у Лепанто; те-

леръ, получивъ подкрѣпленія, численность его флота до 300 судовъ, изъ которыхъ было 240 галеръ и нѣсколько галеасовъ; флотиліи командовали: капуданъ-паша Муэзинъ-Заде-Али, алжирскій бей Улучъ-Али и пиратъ Сирокко.

Въ это время союзники находились противъ острова Корфу и, получивъ извѣстіе о мѣстонахожденіи турокъ, Донъ-Жуанъ сейчасъ-же спустился къ югу и 7-го Октября вскорѣ послѣ полудня онъ былъ въ виду турецкаго флота, перешедшаго въ патрасскій заливъ; правое крыло велъ Андрей Доріа, лѣвое было поручено венеціанскому адмиралу Барбариго, а въ центрѣ средняго отряда находился главнокомандующій. Войдя въ заливъ, линія христіанъ изогнулась полумѣсяцемъ, впереди расположились галеасы, готовые выдержать первый натискъ непріятеля, а сзади было поставлено 12 галеръ въ резервъ; въ знакъ предстоящей битвы, Донъ-Жуанъ поднялъ на своемъ корабль штандартъ христіанской лиги, на которомъ изображено было распятіе Спасителя, а подъ нимъ гербы папы, Венеціи и католическаго короля, соединенные цѣпью въ знакъ союза; ниже ихъ былъ гербъ Донъ-Жуана. Затѣмъ главнокомандующій сошелъ съ своей галеры въ маленькую 12-ти весельную шлюпку и объѣхалъ на ней весь соединенный флотъ, убѣждая христіанскихъ князей

не щадить своихъ силъ, защищать честь флага до послѣдней капли крови и призывать на помощь Бога даровать побѣду надъ невѣрными.

Послѣ вѣтра, дувшаго въ лицо союзникамъ, насталъ совершенный штиль. Христіане и турки нѣсколько времени провели въ совершенномъ бездѣйствіи, съ удивленіемъ глядя одни на другихъ. Взоры оттомановъ были ослѣплены блескомъ шлемовъ, латъ и щитовъ, сверкавшихъ при лучахъ солнца; союзники дивились, глядя на разноцвѣтные корабли непріятелей, золотые фонари, пурпуровые знамена съ золотыми и серебряными надписями, флаги съ звѣздами, полумѣсяцами и затканными вензелями султана. Въ центрѣ, громадный красный флагъ, обшитый по краямъ желтой матеріей, съ изображеннымъ въ серединѣ широкимъ обоюдоострымъ мечемъ и двумя скрещенными саблями, окруженными арабскими надписями, взывающими къ Аллаху и его пророку, указывалъ мѣсто капудана-паши, прервавшаго наконецъ тишину пушечнымъ холостымъ выстрѣломъ, какъ-бы въ знакъ привѣтствія и требованія, чтобы предводитель христіанскаго флота отвѣчалъ ему тѣмъ-же. Донъ-Жуанъ отблагодарилъ его ядромъ и въ одинъ моментъ, какъ-бы по сигналу, носы всѣхъ галеръ

окутались дымомъ; турецкія суда, строившіяся съ носами и кормами болѣе возвышенными чѣмъ галеры христіанскія, что служило большой помѣхой для дѣйствія артиллеріей, сильно пострадали съ самаго начала сраженія, тѣмъ болѣе что союзники, обладая болѣе совершенной артиллеріей поспѣли выпустить изъ своихъ орудій по три и даже по четыре выстрѣла.

Дорія опасаясь обхода со стороны турокъ, линія которыхъ была длиннѣе христіанской, потянулъ со всѣми своими силами на самый лѣвый флангъ непріятеля; за нимъ подался вправо и центръ, а между послѣднимъ и лѣвымъ крыломъ образовался небольшой промежутокъ. Сироко, командовавшій правымъ крыломъ магометанъ, не замедлилъ воспользоваться этою оплошностью христіанъ и легкія суда его ринулись въ проходъ, окружая корабли Барбариго; со стороны берега, гдѣ также по неосторожности было оставлено пустое пространство, и между островами, турецкія суда обходили лѣвое крыло христіанъ съ другой стороны и скоро Барбариго оказался окруженнымъ со всѣхъ сторонъ; его собственная галера была абордирована, бой кипѣлъ уже на палубѣ и самъ Барбариго смертельно былъ раненъ въ глазъ. Восьмидесяти-лѣтній Антоніо Каналь, начальникъ одной изъ

венеціанскихъ эскадръ и командиръ галеры, видя галеру Барбариго окруженную солдатами Сироко, снимаетъ съ себя латы и сапоги, надѣваетъ пеньковые башмаки, чтобы не поскользнуться въ крови, вооружается длиннымъ и тяжелымъ мечемъ, который въ наше время рѣдко кому-бы былъ подъ силу, направляетъ свою галеру къ адмиралу и вскакиваетъ со своими робизарами на адмиральскую галеру, уже переполненную турками; поражая ихъ направо и налѣво, онъ сбиваетъ ихъ съ куршеи, доходитъ до кормы и не опускаетъ меча до тѣхъ поръ, пока не очищаетъ ее отъ непріятеля.

Отчаянная храбрость и воодушевленіе венеціанъ берутъ наконецъ перевѣсъ и правое крыло турокъ обращается въ бѣгство, причемъ большая часть ихъ галеръ выбрасывается на отмели, а экипажъ вплавь спасается на берегъ. Въ центрѣ битва горѣла съ такимъ-же жаромъ; въ 5 часовъ вечера галеры Донъ-Жуана и Капуданъ-паши сцѣпились и завязалась отчаянная рукопашная свалка между испанцами и янычарами; наконецъ послѣ упорнаго часового боя, Капуданъ-паша упалъ, пораженный пулей, Донъ-Жуанъ овладѣлъ его кораблемъ и выставивъ на немъ свой адмиральскій флагъ и рядомъ съ нимъ голову Муэзина,

воткнутую на копье. Лишившись своего адмирала турки начали уступать, христiане-же напротивъ; воодушевленные успѣхомъ, они разбивали турецкiе галеры одну за другой и скоро море покрылось на большое пространство обломками и трупами. Улучъ-Али — начальникъ лѣваго крыла мусульманъ долго и упорно сопротивлялся эскадрѣ Андрея Дорiа, но, узнавъ о пораженiи своего центра, поспѣшилъ туда на помощь; собравъ кое-какъ разрозненныя галеры онъ началъ было съ успѣхомъ сопротивляться христiанамъ, но прибытiе Дорiа съ своей эскадрой положило конецъ сраженiю и Улучъ-Али, подъ покровомъ наступившей ночи, бѣжалъ въ открытое море съ нѣсколькими десятками галеръ.

Побѣда христiанъ была полная; кромѣ 94 галеръ прибитыхъ къ берегу и преданныхъ тамъ огню, 130 судовъ оттоманскихъ было взято въ плѣнъ и на нихъ 3,500 турокъ, а 15,000 христiанскихъ плѣнниковъ — гребцовъ, были освобождены. Съ своей стороны, союзники потеряли 15 галеръ и около 8,000 убитыми и ранеными, и между послѣдними находился также знаменитый авторъ Донъ-Кихота, Сервантесъ.

Одержавъ побѣду, союзники и не

Литографiя Д. Якобсона (В. О. 7 л., № 4).

думали преслѣдовать пораженнаго непріятеля. Юный и пылкій Донъ-Жуанъ хотѣлъ было отправиться къ Константинополю, но тутъ возникли между разноплеменными адмиралами такія несогласія, которыя совершенно помѣшали христіанамъ воспользоваться плодами ихъ блестящей побѣды; цѣлый мѣсяцъ былъ потерянъ на безполезное обсужденіе различныхъ предложеній и кончилось тѣмъ, что флоты разошлись по своимъ портамъ.

III. Эпоха парусныхъ флотовъ.

Кораблестроеніе и личный составъ.

Причины упадка гребныхъ военныхъ флотовъ.

Время лепантскаго сраженія можно считать началомъ конца галернаго флота; дѣйствительно, галера, достигнувъ въ концѣ XVI столѣтія совершенства, должна была непремѣнно утратить свое значеніе, какъ главный типъ военнаго судна, когда артиллерія заняла первенствующее положеніе на кораблѣ.

Размѣры галеръ, завися отъ наибольшей величины вѣса, кото-

Литографія Кюнцъ.

рыхъ могли-бы ворочать гребцы, не могли быть увеличиваемы, а потому можно было предвидѣть что галеры никогда не будутъ въ состояніи носить сильную артиллерію; этому-же способствовало и то обстоятельство, что весла, занимая большую часть длины галеры, мѣшали ставить артиллерію большихъ калибровъ по бортамъ; къ тому-же времена мѣнялись, рабство уменьшалось, и наборъ гребцовъ дѣлался годъ отъ году труднѣе; и такъ галерамъ приходилось отходить на второй планъ и уступить свое мѣсто парусным кораблямъ, которые къ этому времени достигли уже многаго на пути къ совершенству.

Развитіе парусныхъ судовъ.

Парусные суда конечно продолжали существовать все время наряду съ гребными, но, будучи мало пригодны для военныхъ цѣлей вслѣдствіе невозможности передвигаться по любому направленію во время боя, а также не употреблялись для торговли, которая въ это время почти не существовала, они не двигались впередъ въ своемъ развитіи, ничѣмъ не отличаясь отъ грубыхъ судовъ глубокой древности, и служили только для перевозки грузовъ при гребныхъ флотахъ.

XII столѣтіе.

Первый толчекъ къ усовершенствованію парусныхъ судовъ было

дань начавшимися въ XII столѣтіи крестовыми походами. Массы вооруженныхъ людей, пилигримовъ, женщинъ и даже дѣтей, увлеченные общимъ движеніемъ, наводняли періодически приморскіе города, стремясь въ Святую Землю и конечно нечего было и думать переправить этотъ потокъ людей на существовавшихъ въ то время судахъ. Парусныя суда начали быстро совершенствоваться, размѣреніе ихъ увеличилось, постройка стала крѣпче и уже въ XIII столѣтіи во время шестаго крестоваго похода существовали суда вмѣщавшие болѣе 1000 пассажировъ и бравшие на такую массу людей провизію на два мѣсяца. Такія суда назывались нефами и названіе это они сохранили вплоть до переименованія ихъ въ корабли, въ концѣ XVI столѣтія.

XIII столѣтіе. Нефъ XIII^го столѣтія (фиг. 25) представляетъ изъ себя ничто иное какъ четырехугольный ящикъ съ закругленными углами, длина котораго по верхней палубѣ была только въ 2½ раза болѣе ширины. Внутри дѣлались двѣ сплошныя палубы а и в и одна полупалуба с на пиллерсахъ; на носу и на кормѣ возвышались еще въ два яруса надстройки d, наружные концы которыхъ съуживались, съ каютами внутри а на

кровлю этихъ надстроекъ ставили военныя машины и размѣщались арбалетчики и солдаты. Пространство между палубами a и b занимала команда, а въ самой кормѣ отдѣлялось помѣщеніе c для капитана, носившее названіе парадиза; въ каютахъ помѣщались рыцари, а въ трюмѣ на высотѣ нѣсколькихъ футъ дѣлался помостъ и тамъ на широкихъ подпругахъ подвѣшивались лошади. Для ввода лошадей въ трюмъ, въ кормѣ ниже ватерлиніи вырубались широкія двери, которыя затѣмъ законопачивались наглухо и отворялись только по прибытіи на мѣсто; несчастныя животныя, лишенныя свѣта, едва касаясь ногами до помоста, страшно отекали, во избѣжаніе чего ихъ ежедневно стегали бичами. Мачтъ было двѣ съ двумя громадными парусами треугольной формы, снабженными уже рифъсезнями, а вмѣсто руля служили широкія весла выкинутыя съ кормы съ каждой стороны. Благодаря неуклюжести своей подводной части, нефы почти совсѣмъ не лавировали, да и повороты были сопряжены съ большими хлопотами, такъ какъ паруса надо было спускать и затѣмъ подымать ихъ съ другой стороны; вслѣдствіе этого очень часто

случалась поломка реевъ, а потому на каждую мачту полагалось штукъ по три рея въ запасъ. При каждомъ нефѣ полагалось имѣть три шлюпки, изъ которыхъ двѣ небольшого размѣра подымались на палубу, а третья, длина которой была около 50 футъ, находилась всегда, какъ на якорѣ, такъ и въ морѣ, на буксирѣ. Въ виду отсутствія всякихъ приспособленій для подъема якорей, число послѣднихъ доходило до 20, такъ какъ сплошь и рядомъ канатъ обрубался вслѣдствіе полной невозможности поднять якорь.

XIV столѣтіе.

Въ XIV столѣтіи нефы остаются такими-же, какими ихъ выработали крестовые походы, но въ XV столѣтіи два обстоятельства сильно измѣняютъ конструкцію нефовъ.

XV столѣтіе.

Въ этомъ столѣтіи компасъ былъ настолько усовершенствованъ, что для парусныхъ судовъ сдѣлались возможны дальніе морскіе переходы; новые земли открывались одни за другими, доставляя громадныя выгоды и понемногу самъ океанъ указалъ на несовершенства въ постройкѣ и въ вооруженіи нефовъ. Затѣмъ въ этомъ же столѣтіи появилась на нефахъ артиллерія и съ своей стороны потребовала для своей установки

болѣе прочной постройки и бо́льшихъ размѣровъ.

Нефъ конца XV столѣтія (фиг. 26) имѣетъ уже обводы болѣе закругленные, причемъ ширина у ватеръ-линіи больше чѣмъ у верхней палубы, что дѣлалось съ тою цѣлью, чтобы затруднить переходъ на суда во время абордажей; корма дѣлается плоскою и вмѣсто весла появляется настоящій руль. Къ двумъ мачтамъ уже прибавилась третья, съ треугольнымъ еще парусомъ, на переднихъ двухъ мачтахъ уже появляются прямые паруса. Порты еще не изобрѣтены, а потому немногочисленныя орудія ставятся только на верхней палубѣ и стрѣляютъ черезъ бортъ.

Въ этомъ-же столѣтіи появляются суда съ болѣе острыми образованіями чѣмъ нефы, съ болѣе красивой кормой и четырьмя мачтами, подъ названіемъ каракъ (фиг. 26). Нельзя также обойти молчаніемъ употреблявшіяся въ это время небольшія суда, называвшіяся каравеллами (фиг. 26) на которыхъ совершилъ свое путешествіе черезъ океанъ знаменитый Колумбъ. Они были сравнительно невелики, имѣли четыре мачты, изъ которыхъ переднія вооружались двумя пре-

тыми парусами, ходили очень быстро подъ парусами, отлично лавировали и единственный ихъ недостатокъ состоялъ въ томъ, что имѣя только одну палубу, они поднимали мало груза и носили небольшую артиллерію.

XVI столѣтіе. Въ началѣ XVI столѣтія французскій кораблестроитель Дешарусъ изобрѣлъ порты, что дало возможность ставить артиллерію въ закрытыхъ палубахъ; верхняя палуба настилалась только на бакѣ и на кормѣ, начиная съ грота-мачты, такъ что шкафуты были только по бортамъ, служа для перехода съ бака на шканцы; такимъ образомъ верхній рядъ орудій былъ всегда неполный.

Вооруженіе нефа XVI столѣтія (фиг. 27) также сильно подвинулось впередъ: появляются стеньги, бушпритъ съ блиндарееемъ а и, какъ на реяхъ, такъ и на бушпритѣ прикрѣпляются абордажные крючья, чтобы зацѣпляться за снасти непріятельскаго корабля.

Каракка этого столѣтія, какъ это видно на рисункѣ (фиг. 27) подвинулась еще дальше и по своимъ красивымъ обводамъ и вооруженію не уступаетъ кораблямъ XVII столѣтія; безобразныя над-

стройки на кормѣ и на носу почти исчезли, что уменьшило сильно дрейфъ при лавировкѣ, на бушпритѣ появился вертикальный утлегарь и подъ нимъ еще парусъ.

Въ этомъ-же вѣкѣ появились, такъ называемые, галеоны (фиг. 27); это были очень большіе (до 1600 тоннъ) неуклюжіе суда имѣвшіе до семи палубъ, хорошо выдерживавшіе океанскіе бури, а потому эти громады были въ особенно большемъ употребленіи у испанцевъ, для доставки черезъ океанъ сокровищъ новаго свѣта; къ этому надо прибавить что галеоны носили громадную артиллерію (до 300 орудій) и помѣщали массу солдатъ.

Наконецъ въ XVI-мъ-же столѣтіи было выстроено въ Англіи судно „Harry Grace à Dieu" (фиг. 28), впервые получившее названіе корабля; при водоизмѣщеніи въ 1000 тоннъ, онъ имѣлъ 110 орудій въ двухъ сплошныхъ батареяхъ и 700 человѣкъ команды. Корабль этотъ признается всѣми учеными кораблестроителями за родоначальника линейныхъ парусныхъ кораблей, но въ то время, какъ онъ, такъ и современные ему суда имѣли еще очень крупные недостатки. Образованіе

Литографія Л Якобсона (В. О. 7 л., № 4.).

подводной части и оснастка были еще на столько плохи, высокій кузовъ настолько парусилъ, что корабль не только не могъ ходить въ бейдевиндъ, но его дрейфовало и въ галфвиндъ. Подводная часть, и безъ того небольшого объема, загромождена была каменнымъ балластомъ, необходимымъ для приданія большей остойчивости, сильно страдавшей отъ высоты корпуса; вслѣдствіе этого на корабль помѣщались только самые необходимые запасы, да и то на недолгое время и потому при флотахъ приходилось имѣть спеціальные транспортные суда. Пушечные порты прорѣзывались неправильно и притомъ иногда такъ близко отъ воды, что нерѣдко бывали случаи, въ которыхъ корабли опрокидывались стоя на рейдѣ, черпнувши нижними портами во время свѣжаго вѣтра.

XVII столѣтіе. Въ XVII^мъ столѣтіи названіе „нефъ" „каракка" исчезаютъ и всѣ военные корабли дѣлятся, соотвѣтственно силѣ своей артиллеріи, на ранги, причемъ корабли, способные по своей силѣ сражаться въ боевой линіи, называются линейными кораблями. Появились трехъ-дечные корабли съ 120^ю орудіями и въ половинѣ столѣтія перестали помѣщать на томъ-же декѣ орудія различныхъ калибровъ, что очень важно, такъ какъ разнокалиберность орудій ведетъ къ медленности и замѣшательству въ подачѣ ядеръ; въ это-же почти время

[illegible]

снѣли сильные надпалки на носу и на кормѣ (фиг. 30), достигавшiе часто большой высоты.

Первое сочиненiе по корабельной архитектурѣ появилось въ 1650^{мъ} году, а черезъ нѣсколько лѣтъ приложены были къ постройкѣ корпуса корабле математическiя вычисленiя, что дало возможность строить суда, вмѣщавшiя провизiю и запасы на 6 мѣсяцевъ; нижнiе порты были повышены, введены были подъемные стеньги, четырехугольные марсы, брамсели и корабли начали удовлетворительно лавировать. Въ серединѣ столѣтiя былъ построенъ въ Англiи первый фрегатъ — судно съ одной сплошной батареей и съ нѣсколькими орудiями на бакѣ и шканцахъ; суда этого типа вооруженные одинаково съ кораблями были небольшого размѣра, отличались своею легкостью и быстрымъ ходомъ и употреблялись для преслѣдованiя коммерческихъ судовъ и для развѣдокъ. Наружная окраска судовъ въ XVII^{мъ} столѣтiи продолжаетъ быть совершенно произвольной: на современныхъ картинахъ встрѣчаются корабли и другiя суда красные, желтые, черные, зеленые, а носы и кормы залиты рѣзьбой и покрыты позолотой.

XVIII столѣтiе.

Введенiе дiагональнаго набора, предложеннаго однимъ шведскимъ инженеромъ, было однимъ изъ самыхъ важныхъ улуч-

ній въ кораблестроеніи XVIII столѣтія; корабли стали строиться несравненно крѣпче, можно было увеличить ихъ размѣры, ставить на нихъ болѣе тяжелую артиллерію и посылать въ мор- и на зимнее время, о чемъ прежде нельзя было и думать, такъ какъ корпуса кораблей во время зимнихъ бурь расшатывались и текли, и кампанія ограничивалась четырьмя, много пятью лѣтними мѣсяцами. За діагональнымъ наборомъ черезъ нѣсколько лѣтъ послѣдовало введеніе мѣдной обшивки, предохранявшей подводную часть отъ гніенія и обростанія, черезъ что значительно увеличился ходъ судовъ. Въ рангоутѣ и парусности произошло тоже не мало перемѣнъ (фиг. 30) появились подъемныя брамъ-стеньги, вертикальный утлегарь былъ замѣненъ горизонтальнымъ, бизань-рей обратился въ гафель, прибавились болѣ брамселя, кливера и лисели.

Орудія начали отливаться изъ чугуна, а въ концѣ столѣтія были изобрѣтены карронады — пушки небольшой длины, но большого калибра, что давало возможность на короткихъ разстояніяхъ, на которыхъ обыкновенно и велся тогда бой, наносить непріятелю страшный вредъ; объ удобствѣ вооруженія судовъ карронадами можно судить по тому, что 68ми фунтовая карронада вѣсила меньше 12ти фунтовой пушки, а по-

тому ее можно было устанавливать на верхнихъ батареяхъ и на судахъ небольшого размѣра.

Мелкiе военные суда XVIII столѣтiя. (фиг. 31.)

Появилось также нѣсколько типовъ небольшихъ судовъ.

Корветъ — съ корабельнымъ вооруженiемъ и съ однимъ рядомъ небольшихъ орудiй на сплошной верхней палубѣ.

Шнява (Бригантина) — двухъ-мачтовое судно, съ реями на обѣихъ мачтахъ, и съ одной батареей на верхней палубѣ.

Бомбардирскiй корабль — вооруженный мортирами для бомбардированiя непрiятельскихъ укрѣпленныхъ мѣстъ. Чтобы легче подводить такой корабль къ берегу, онъ имѣлъ плоское дно, а также постройка его была крѣпче, чтобы онъ могъ выдерживать выстрѣлы мортиръ. Малые бомбардирскiе корабли, употреблявшiеся для бомбардировки съ якоря, не имѣли фокъ-мачты и на мѣстѣ ея на подстилкѣ изъ тросовъ или свинца, чтобы удары отъ выстрѣловъ не были чувствительны для судна, устанавливались двѣ мортиры; кромѣ того имѣлось нѣсколько пушекъ для защиты себя отъ мелкихъ судовъ.

Большiе бомбардирскiе корабли имѣли полное корабельное вооруженiе и могли производить бомбардировку на ходу; они имѣли двѣ мортирныя батареи: бóльшую между фокъ и гротъ-мачтой, а между

гротъ и бизань мачтой помѣщалась малая батарея.

Флейтъ или пинкъ — специально грузовое судно, съ корабельнымъ вооруженiемъ, имѣвшее небольшое количество орудiй на верхней палубѣ. Для плаванiя по внутреннимъ морямъ строились флейты, имѣвшiе видъ теперешнихъ лайбъ, а пинками, въ русскомъ флотѣ назывались иногда суда вполнѣ схожiя съ карбасами.

Шебека — легкое гребное судно съ громадными косыми парусами, которые давали ему возможность двигаться довольно быстро, даже въ самый легкiй вѣтеръ; въ помощь парусамъ имѣлись весла, которыя выкидывались между пушечными портами. Въ свѣжiй вѣтеръ косые паруса замѣнялись четыреугольными брифоками и топселями. Артиллерiя состояла изъ 20–30 пушекъ небольшаго калибра на верхней палубѣ.

Ботъ — небольшое судно съ одной мачтой, вооруженное, смотря по своему назначенiю, или однимъ большимъ орудiемъ, или батареей изъ мелкихъ орудiй; на случай штиля имѣлись также и весла.

По наружному виду суда XVIII столѣтiя становятся проще своихъ предшественниковъ: рѣзьба и позолота значительно уменьшаются и

украшатая, въ окраскѣ бортовъ начинаетъ господствовать черный цвѣтъ; въ второй половинѣ столѣтія вводится обычай бортовые линіи отбивать бѣлыми полосами во всю вышину портовъ, закрытыхъ затирой, такъ что по этимъ полосамъ издали можно было узнать на сколькихъ декахъ поставлены пушки

XIX столѣтіе. Съ самаго начала нашего столѣтія, благодаря сильнымъ проэктамъ французскихъ и англійскихъ инженеровъ, кораблестроеніе сдѣлало значительные успѣхи. Суда получили увеличенные размѣры, правильные и красивые очертанія поверхностей, правильную нагрузку и прекрасные морскіе качества; абордажъ во время сраженій сталъ исключеніемъ, а потому уклонъ топтимберсовъ во внутрь былъ уничтоженъ, чѣмъ достигнутъ былъ такой просторъ на верхней палубѣ, что можно было задѣлать шкафуты и поставить на нихъ карронады; въ нижнихъ декахъ кораблей начали ставить вновь изобрѣтенные бомбовые пушки, т. е. пушки стрѣляющіе бомбами горизонтально.

Шнявы и бригантины предыдущаго столѣтія получили теперь названіе бриговъ, а бота-тендеровъ.

Личный составъ.

Въ средніе вѣка только галеры считались настоящими военными судами; для ихъ постройки и вооруженія государства, имѣвшія военные флоты, строили специальные арсеналы; офицеры, матросы и гребцы были на постоянномъ жалованьѣ и практиковались въ своемъ дѣлѣ и въ мирное время; однимъ словомъ галеры составляли настоящій организованный военный флотъ.

Но такіе флоты имѣли далеко не всѣ государства; у англичанъ и французовъ первые военные суда принадлежащія правительству появились только въ XVI столѣтіи и еще около ста лѣтъ число ихъ было очень ограниченно и большая часть сражающихся парусныхъ флотовъ состояла изъ купеческихъ судовъ, приспособленныхъ на скорую руку для военныхъ дѣйствій. Правда въ то время, вслѣдствіе постоянныхъ морскихъ разбоевъ, всѣ купеческія суда были вооружены пушками, такъ что передѣлка ихъ въ военные корабли не представляла особыхъ затрудненій, но отсутствіе специально обученнаго для дѣйствій на морѣ личнаго состава, давало себя сильно чувствовать и всѣ сраженія этого періода отличались страшной безпорядочностью и полнымъ отсутствіемъ тактики.

По объявленіи войны, адмиралъ, выбранный королемъ изъ своихъ придворныхъ, но не имѣвшій ни малѣйшаго понятія объ морскомъ дѣлѣ, издавалъ прокламацію съ объясненіемъ цѣли похода и числа необходимыхъ судовъ, и выставлялъ ее на пристаняхъ и у воротъ всѣхъ приморскихъ городовъ. Королевское знамя освящалось въ церкви, благословлялось на успѣшное предпріятіе и ставилось у прокламаціи подъ охраной часовыхъ; трубачи играли на трубахъ, герольды громкимъ голосомъ объясняли собравшемуся народу содержаніе прокламаціи и каждый, способный исполнять какую-либо обязанность на корабляхъ, записывался у адмиральтскаго секретаря, на извѣстныхъ условіяхъ, на службу; тутъ-же нанимались у владѣльцевъ купеческія суда. Если собранныхъ такимъ образомъ судовъ было недостаточно, на приморскіе города налагалась обязанность выставить извѣстное число судовъ, а если не хватало и этихъ, недостающія суда нанимались у иностранцевъ.

На нанятый такимъ образомъ купеческій нефъ, назначалось извѣстное количество солдатъ, офицеровъ и командировъ, которые часто въ первый разъ ступали на палубу корабля и конечно были полнѣйшими невѣждами

Литографія А. Якобсона (В. О. 7 л. № 4).

въ морскомъ дѣлѣ; бывшій капитанъ съ своими помощниками управлялъ кораблемъ и распоряжался всѣми маневрами, получая только общія указанія отъ командира, роль котораго начиналась собственно только въ сраженіи.

Понятно, какой безпорядокъ и отсутствіе дисциплины царили на судахъ при такомъ личномъ составѣ: съ одной стороны командиръ и солдаты, наскоро посаженные на корабль, которымъ управлять они не могутъ; съ другой бывшій купеческій капитанъ и матросы, можетъ быть и прекрасные моряки, но безъ всякой военной подготовки; каждая сторона имѣетъ свои нравы, обычаи и предразсудки и старается дѣйствовать по своему, упуская изъ виду общую цѣль ихъ соединившую.

Переходя теперь отъ корабля къ флоту, видимъ ту-же картину: адмиралъ, по большей части не морякъ, во всемъ что касается плаванія и маневровъ, находится въ полной зависимости отъ коммерческихъ капитановъ; никакой однородности не существуетъ между кораблями самой различной постройки и величины, принадлежащими часто различнымъ національностямъ, вооруженными самыми разнообраз-

Лейтенантъ Кладо.

ными способами и личный составъ которыхъ подчинялся законамъ и обычаямъ разныхъ странъ.

Чтобы поддержать нѣкоторый порядокъ въ такихъ разношерстныхъ экипажахъ, законы того времени относились ко всякимъ, даже маловажнымъ, проступкамъ съ замѣчательною жестокостью.

Кромѣ заковки въ кандалы, наказанія плетьми и купанія съ нокарея на веревкѣ, за кражу напримѣръ, виновному брили голову, обмазывали смолой, посыпали перьями и прогоняли въ такомъ видѣ сквозь строй черезъ всю команду, причемъ каждый обязанъ былъ ударить вора камнемъ или палкой; руку, грозившаго убить командира, прибивали къ мачтѣ гвоздемъ и держали его такимъ образомъ нѣсколько часовъ; убійцу связывали вмѣстѣ съ его жертвой и бросали въ море и т. п. ...

За другія важныя преступленія назначалось килеваніе, которое состояло въ томъ, что осужденнаго привязывали къ концу, проведенному подъ кораблемъ къ противоположному борту, и на этомъ концѣ протаскивали подъ килемъ; оставаясь въ водѣ довольно долго, несчастный рѣдко вынимался изъ нея неповрежденнымъ: иногда ломали руку,

иногда ногу, а иногда сворачивали и голову.

Въ XVII-мъ столѣтіи государства имѣли уже довольно большіе парусные военные флоты, для вооруженія и содержанія которыхъ были основаны военные порты; личный составъ командировъ и офицеровъ образовался изъ людей знакомыхъ съ моремъ и съ управленіемъ кораблемъ и для пополненія этого состава молодые люди дворянскихъ фамилій обучались въ портахъ морскому дѣлу; правда, флоты вооружались и команды набирались по-прежнему только при объявленіи войны, но важность хорошей стрѣльбы изъ орудій заставляла уже содержать въ портахъ на постоянномъ жалованьи извѣстное количество комендоровъ.

Прекрасная система нумеровъ еще не была извѣстна, но команда уже раздѣлялась на вахты, имѣлись росписанія для боевой тревоги, многихъ парусныхъ маневровъ, при работахъ требовалась и соблюдалась абсолютная тишина и т. п...

Настоящимъ бичомъ флотовъ того времени были болѣзни: полное отсутствіе гигіены, плохая пища и вода, гнившая въ бочкахъ, наполняли судовые лазареты еще во время стоянки на рейдѣ, а стоило

только флоту выйти въ море, какъ больные начинали прибывать сотнями и смертность принимала иногда такіе размѣры, что флоту приходилось скорѣе спѣшить въ портъ, пока было еще на ногахъ достаточное число людей, чтобы управлять кораблемъ.

Съ самаго начала XVIII столѣтія во всѣхъ флотахъ прилагаются всевозможные заботы къ тому, чтобы образовать хорошій личный составъ, такъ какъ опытъ многихъ сраженій ясно показалъ, что совершенно безполезно имѣть корабли самой лучшей постройки и прекрасно вооруженные, если нѣтъ людей способныхъ управлять ими въ сраженіи.

Школы для образованія морскихъ офицеровъ расширяются и совершенствуются ихъ программы; матросы спеціалисты, въ особенности комендоры, въ возможно большемъ количествѣ содержатся на постоянномъ жалованьѣ; появляется новый родъ постоянныхъ войскъ — морскіе солдаты; наконецъ во второй половинѣ столѣтія всѣ государства начинаютъ вооружать часть судовъ въ мирное время для практики офицеровъ и командъ, и на этихъ судахъ вырабатываются цѣлесообразныя расписанія для всѣхъ дѣйствій на кораблѣ.

Не смотря однако на всѣ заботы о привлеченіи возможно большаго числа

людей для службы на военныхъ кораблях, при каждомъ объявленіи войны, наборъ необходимаго количества матросовъ является необыкновенно труднымъ дѣломъ, и до самаго конца XVIII вѣка приходится прибѣгать къ насилію, состоящему въ томъ, что на коммерческіе порта налагается запрещеніе выпускать какое-либо судно въ море, пока не будетъ представлено для военной службы извѣстное количество матросовъ.

Также мало подвинулась впередъ судовая гигіена; дисциплина на корабляхъ была еще далека отъ того, что понимается подъ этимъ словомъ теперь и слишкомъ мало обращалось вниманія на военное образованіе команды, посредствомъ постоянныхъ правильныхъ ученій. Всѣ эти недостатки впервые были устранены въ англійскомъ флотѣ въ концѣ столѣтія знаменитымъ адмираломъ Джервисомъ, и оттуда уже быстро распространились по всѣмъ другимъ государствамъ, которыхъ многочисленные успѣхи англичанъ на морѣ открыли глаза на важность этихъ преобразованій.

Еще будучи командиромъ, Джервисъ выработалъ и провѣрилъ на дѣлѣ свои идеи о необходимыхъ реформахъ, въ которыхъ, по его мнѣнію, тогда нуждались современные

флота, а потому, будучи въ 1795 году назначенъ командовать англійской эскадрой Средиземнаго моря, онъ сразу обратилъ вниманіе, во-первыхъ на содержаніе судна въ чистотѣ, отъ которой такъ зависѣло здоровье команды, во-вторыхъ — на военное образованіе матросовъ и въ третьихъ — на поддержаніе самой строгой дисциплины между всѣми чинами эскадры.

По приказанію Джервиса, по крайней мѣрѣ разъ въ недѣлю, провѣтривались койки и вся одежда матросовъ, всѣ палубы мылись съ камнемъ и пескомъ, ежедневное провѣтриваніе ихъ дѣлалось обязательнымъ и чтобы быть вполнѣ увѣреннымъ въ исполненіи своихъ предписаній, Джервисъ приказалъ всякую даже самую незначительную работу, относящуюся къ приведенію судна въ чистоту, записывать въ вахтенный журналъ, который долженъ былъ провѣряться постоянно командиромъ. Мѣры эти, вошедшія теперь давно въ обычай, могутъ намъ казаться не такими ужъ важными, а потому нелишнее будетъ привести здѣсь табличку числа больныхъ на англійскомъ флотѣ за періодъ съ 1779-го по 1806 годъ.

Въ 1779-1782 годахъ ежегодно было 30% больныхъ
" 1793-1796 — " — " — " — 24% "
" 1797-1800 — " — " — " — 14% "
" 1801-1806 — " — " — " — 8% "

Цифры тутъ говорятъ сами за себя.

Будучи убѣжденъ, что въ артиллерійскомъ бою побѣждаетъ тотъ, кто скорѣе и вѣрнѣе стрѣляетъ, Джервисъ приказалъ ежедневно, какъ на якорѣ, такъ и въ морѣ производить артиллерійскія ученья; держась при этомъ цѣлыми мѣсяцами въ морѣ, онъ практиковалъ постоянно своихъ командировъ и офицеровъ въ различныхъ маневрахъ и достигъ того, что эскадра его прекрасно переносила долгіе бурные крейсерства у непріятельскихъ береговъ, не нуждаясь въ заходѣ въ портъ для исправленія поврежденій и своза больныхъ.

„Когда дисциплина видна во внѣшнихъ отношеніяхъ, она почти уже существуетъ на дѣлѣ", говоритъ Джервисъ, а потому, относясь самъ къ своимъ подчиненнымъ съ безупречною вѣжливостью, онъ неуклонно требовалъ, чтобы напр. младшій не иначе обращался къ старшему, какъ снявши предварительно фуражку, чтобы никто не являлся на флагманскій корабль не будучи въ установленной для этого формѣ и т. п. „Я не опасаюсь неповиновенія со стороны нижнихъ чиновъ" писалъ знаменитый адмиралъ „но настоящую опасность я вижу въ легкомысленныхъ разговорахъ офицеровъ и въ ихъ наклонности обсуждать получаемые приказанія; вотъ гдѣ, по

моему, кроется корень всякаго безпорядка". Эти свои мысли Джервисъ энергично проводилъ на дѣлѣ и не останавливался ни передъ какими мѣрами чтобы убить всякую попытку къ нарушенію дисциплины, въ особенности со стороны старшихъ.

Въ глазахъ Нельсона, послушнаго завѣтамъ своего учителя — Джервиса, первый долгъ адмирала состоялъ въ томъ, чтобы неустанно заботиться о матеріальномъ и нравственномъ благосостояніи, ввѣренныхъ ему людей. Наканунѣ Трафальгарскаго сраженія, мы его видимъ занятымъ правильнымъ распредѣленіемъ по кораблямъ привезенной свѣжей зелени изъ Гибралтара и устройствомъ на каждомъ кораблѣ матросскаго театра. Въ тѣ времена, когда наказанія продолжали быть еще очень жестокими, Нельсонъ питалъ полное отвращеніе къ тѣлеснымъ наказаніямъ и говорилъ „я лучше согласенъ потерять 50 человѣкъ отъ непріятельскаго огня, чѣмъ быть вынужденнымъ повѣсить хоть одного". Онъ искренно любилъ своихъ подчиненныхъ и, обожаемый офицерами и командой, онъ нисколько не боялся скомпрометировать свое достоинство, вмѣшиваясь въ мельчайшія подробности ихъ жизни.

Закончимъ характеристику состоянія личнаго состава эскадры Нельсона, слѣдующимъ случаемъ:

Литографія Д. Якобсона (В. О. 7 лин. № 4).

Нельсону пришлось поднять свой флагъ на корабль „Тезей", на которомъ передъ отплытiемъ его изъ Англiи для присоединенiя къ эскадрѣ Средиземнаго моря, команда вмѣстѣ съ командами многихъ другихъ кораблей взбунтовалась, выведенная изъ терпѣнiя различными притѣсненiями англiйскаго адмиралтейства.

Черезъ нѣсколько недѣль послѣ пребыванiя Нельсона на корабль, на шканцахъ была прибита бумага со слѣдующей надписью:

„Слава адмиралу Нельсону! Да благословитъ Богъ капитана Миллера! Спасибо имъ за офицеровъ которыхъ они намъ дали! Мы гордимся и счастливы служить подъ ихъ начальствомъ и прольемъ нашу кровь до послѣдней капли, чтобы это доказать. Имя Тезея сдѣлается такимъ-же безсмертнымъ какимъ стало имя Капитана(*)".

Послѣдующiя событiя вполнѣ доказали искренность этого наивнаго заявленiя.

[illegible signature]

(*) Корабль которымъ передъ этимъ командовалъ Нельсонъ.

Тактика и описаніе нѣкоторыхъ сраженій.

Тактика нефовъ до изобрѣтенія портовъ.

До изобрѣтенія портовъ на нефахъ, приспособленныхъ для военныхъ цѣлей, сначала метательные машины, а потомъ и артиллерію, ставились, какъ и у галеръ, почти исключительно на носу, гдѣ располагались и солдаты, готовые при первой возможности броситься на абордажъ. Такой способъ вооруженія нефовъ заставлялъ ихъ оборачиваться во время боя носомъ къ непріятелю, а потому единственнымъ боевымъ строемъ могъ быть только строй фронта; но такъ какъ нефы могли двигаться только съ помощью вѣтра, причемъ лавировка была имъ недоступна, обѣ стороны уже не могли идти другъ другу на встрѣчу въ строю фронта и такимъ боевымъ порядкомъ могъ пользоваться, имѣя за собой попутный вѣтеръ, только одинъ изъ противниковъ, въ томъ случаѣ если другой его ожидалъ, стоя на якорѣ; при этомъ командующему надо было особенно тщательно разсчитывать всѣ шансы на побѣду, такъ какъ тотъ-же самый вѣтеръ, который давалъ возможность произвести нападеніе, отрѣзывалъ ему путь къ отступленію и бой не могъ остаться не рѣ-

шенными. Изъ вышесказаннаго ясно, что совпаденіе обстоятельствъ, при которыхъ нефы могли сражаться въ строю, случалось очень рѣдко и можно принять за общее правило, что до изобрѣтенія пороховъ, парусные флоты сражались въ полномъ безпорядкѣ и безъ всякаго строя и о какой либо тактикѣ нефовъ, носившихъ главное вооруженіе на носу, нечего было и думать.

Сраженіе при Слуисѣ (Еклюзѣ) 1340 г.

Въ 1328 году скончался во Франціи король Карлъ IV, послѣдній изъ Капетинговъ, не оставивъ послѣ себя наслѣдника, а потому, согласно салическому закону, престолъ перешелъ къ двоюродному его брату изъ дома Валуа, провозглашенному королемъ, подъ именемъ Филиппа VI. Тогда заявилъ свои права на французскій престолъ, англійскій король Эдуардъ III, мать котораго была родная сестра Карла IV, и объявилъ Франціи войну, положившую начало той нескончаемой борьбы между этими двумя государствами, которой суждено было, съ небольшими перерывами, тянуться вплоть до начала нашего столѣтія.

Военныя дѣйствія начались во Фландріи, гдѣ народная партія, недовольная господствомъ французовъ, возстала противъ нихъ и

присоединилась къ высадившимся туда англичанамъ; съ своей стороны французы, собравъ наскоро флотъ, причемъ большую часть кораблей пришлось нанять у иностранцевъ, послали его разорять берега Англіи.

Какъ было уже сказано раньше, военныхъ парусныхъ кораблей въ тѣ времена не было, а потому французскій флотъ состоялъ изъ нормандскихъ, испанскихъ и генуэзскихъ купеческихъ нефовъ, подъ начальствомъ двухъ адмираловъ Кьере и Бегюше, къ которымъ присоединился отрядъ генуэзскихъ галеръ, имѣя во главѣ Барбаверу — родного брата дожа.

Флотъ этотъ совершенно безнаказанно совершилъ рядъ набѣговъ на англійскіе берега, причемъ сжегъ и разорилъ до тла нѣсколько большихъ приморскихъ городовъ и забралъ много купеческихъ кораблей, но главною цѣлью его было охранять берега Фландріи и недопускать туда высадку англійскаго короля съ большою арміей, которое по слухамъ собиралось отплыть изъ одного изъ восточныхъ портовъ.

Дѣйствительно въ Іюнѣ 1340 года Эдуардъ вышелъ изъ Ипсвича съ флотомъ изъ 260 нефовъ различной величины, наполненныхъ цвѣтомъ англійскаго рыцарства съ ан-

дворнымъ войскомъ, и направился къ берегамъ Фландріи; при флотѣ имѣлось нѣсколько транспортовъ съ королевскимъ багажемъ и придворными дамами, которыя должны были отправиться въ Гентъ, гдѣ въ то время находилась англійская королева.

Придя рано утромъ на видъ береговъ, немного западнѣе города Слюйса, съ флота по направленію къ этому городу былъ усмотрѣнъ цѣлый лѣсъ мачтъ; подозрѣвая присутствіе непріятеля, король высадилъ на берегъ нѣсколько рыцарей, приказавши имъ доѣхать верхомъ до Слюйса и произвести развѣдку, что не представляло особаго затрудненія въ виду расположенія жителей къ англичанамъ. Къ вечеру посланные возвратились и донесли, что непріятельскій флотъ, въ числѣ 400 судовъ, раздѣленный на три отряда, дѣйствительно стоитъ у Слюйса и что между его кораблями они различили также нѣкоторыя суда взятыя у англичанъ во время предъидущихъ набѣговъ; получивъ это донесеніе король приказалъ флоту стать на якорь съ намѣреніемъ, несмотря на большое неравенство силъ, напасть на слѣдующій день на непріятеля.

Французы выбрали своимъ мѣ-

стомъ стоянки Слуисъ, какъ самый лучшій портъ по всему побережью(*), такъ что легко можно было ожидать, что сюда направятся англичане, а также корабли изъ сосѣднихъ фламандскихъ и брабантскихъ портовъ, которые могутъ быть снаряжены для оказанія помощи возставшимъ. Однако для сраженія позиція была нехороша, такъ какъ въ узкой рѣкѣ нельзя было развернуть своихъ силъ и воспользоваться своимъ превосходствомъ, а потому, получивъ извѣстіе о появленіи англійскаго флота, рѣшено было спуститься къ самому устью; къ этому побуждало еще то обстоятельство, что мѣстные жители, въ присутствіи англичанъ приняли угрожающее положеніе и, оставаясь въ рѣкѣ, надо было ожидать нападенія съ ихъ стороны во время сраженія.

Барбавера, обладавшій большимъ военнымъ талантомъ, настоятельно совѣтовалъ выйти совсѣмъ въ открытое море и напасть тамъ на англичанъ, но французскіе адмиралы, бывшіе съ нимъ во постоянной враждѣ, не послушались

(*) Теперь этотъ портъ давно занесенъ пескомъ и доступенъ только для самыхъ небольшихъ судовъ.

его совѣтовъ и расположили флотъ на якорѣ, хотя и на взморьѣ, но всетаки на относительно узкомъ мѣстѣ, окруженномъ песчаными отмелями и банками.

На слѣдующій день съ утра вѣтеръ задулъ съ моря, а потому Эдуардъ рѣшилъ не упускать благопріятныхъ обстоятельствъ и атаковать французовъ, несмотря на неравенство силъ; рано утромъ снялся онъ съ якоря и началъ маневрировать, съ цѣлью спуститься на непріятеля совсѣмъ на фордевиндъ. Движеніе это ошибочно было принято французами за желаніе избѣжать сраженія, и возбудило въ нихъ опасеніе, чтобы англійскій флотъ, который они уже считали своей добычей, не ушелъ-бы отъ нихъ, но скоро они должны были разубѣдиться въ этомъ: на кораблѣ Эдуарда взвился королевскій штандартъ и весь англійскій флотъ повернулъ на непріятеля, подгоняемый попутнымъ вѣтромъ и приливнымъ теченіемъ, а также имѣя сзади себя солнце, яркіе лучи котораго ударяли французамъ прямо въ глаза и мѣшали имъ цѣлить въ быстро приближающіеся англійскіе корабли.

Впереди въ строю фронта шли самые большіе нефы, причемъ каж-

вое судно наполненное рыцарями съ холоднымъ оружіемъ находилось между двумя судами, команды которыхъ были вооружены арбалетами и луками; сзади находилась резервная эскадра готовая подать помощь, тамъ гдѣ таковая понадобится, а третій отрядъ охранялъ транспорты, на которыхъ находились женщины.

Приблизившись, англичане пустили тучи стрѣлъ; французы отвѣчали тѣмъ-же и кромѣ того, изъ имѣвшихся на ихъ судахъ камнеметныхъ машинъ, бросали громадные каменья на непріятеля, но, свѣтившее прямо въ глаза, солнце мѣшало имъ вѣрно цѣлить и англичане теряли очень мало, тогда какъ палубы французскихъ судовъ покрылись убитыми и ранеными; однако-же тѣ немногіе камни, которые достигли своей цѣли, потопили одинъ корабль и одинъ транспортъ и надо думать, что камнеметные машины дали-бы большой перевѣсъ французамъ, если-бы ихъ адмиралы сумѣли занять болѣе выгодное положеніе для боя.

Изъ линіи англійскихъ кораблей далеко вышелъ нефъ „Оливеръ“, наполненный оруженосцами, надѣявшимися въ этотъ день заслужить

званіе рыцаря; воспользовавшись этимъ Карзавера послалъ атаковать его четыре галеры, но они скоро были взяты подоспѣвшими на выручку англичанами, тогда какъ „Оливеро", увлекаемый вѣтромъ и теченіемъ на французскую линію, послѣ отчаянной абордажной свалки долженъ былъ сдаться. Скоро абордажъ сдѣлался общимъ, но французскіе нефы, ослабленные большою потерею людей, съ трудомъ сопротивлялись англичанамъ, хотя французы и не уступали въ отвагѣ своимъ противникамъ; такъ напр. нефъ „Христофоро" сдался только тогда, когда изъ всего экипажа осталось въ живыхъ только нѣсколько человѣкъ.

Однако побѣда еще далеко не была обезпечена за англичанами, какъ вдругъ на горизонтѣ показались суда: это были фламандцы, спѣшившіе изъ окрестныхъ портовъ на помощь своимъ союзникамъ, и вмѣстѣ съ ними отрядъ англійскихъ нефовъ, неуспѣвшій отплыть изъ Англіи одновременно со всѣмъ флотомъ.

Карзавера, недовольный дѣйствіями французскихъ адмираловъ, которые отвергли его совѣты, до сихъ поръ почти не принималъ участіе въ бою, и какъ только

увидѣлъ, что къ англичанамъ идетъ помощь, онъ, считая сраженіе проиграннымъ, прорвался со своими галерами черезъ непріятельскую линію и ушелъ въ море.

Прибытіе свѣжихъ судовъ и бѣгство Барбаверы рѣшили дѣло: французскіе нефы послѣ отчаяннаго сопротивленія сдавались одинъ за другимъ, многіе бросались въ воду и спасались на берегъ, чтобы потомъ въ свою очередь погибнуть отъ руки фламандцевъ и лишь очень немногимъ удалось достигнуть до Франціи и повѣдать своимъ соотечественникамъ о страшномъ пораженіи французовъ.

Къ семи часамъ вечера дѣло было кончено: 230 французскихъ судовъ были взяты, остальные сожжены и потоплены, а потери французовъ убитыми и утонувшими дошли до громадной цифры, 20,000 человѣкъ; англичане имѣли около 5,000 человѣкъ убитыми и ранеными, причемъ въ числѣ послѣднихъ находился король, и потеряли нѣсколько судовъ. Адмиралъ Кьере былъ убитъ въ сраженіи, а Бегюше, попавшись въ плѣнъ, былъ повѣшенъ на мачтѣ своего корабля, чѣмъ Эдуардъ хотѣлъ ему отомстить за произведенные имъ звѣрства

во время набѣговъ на англійскіе берега.

На другой день армія Эдуарда высадилась на берегъ и безпрепятственно направилась къ Кану.

Пораженіе французовъ было настолько неожиданно, что никто изъ придворныхъ не рѣшался сообщить королю роковую вѣсть и дѣло было возложено на шута, который при случаѣ началъ издѣваться надъ трусостью англичанъ. Когда король спросилъ его отчего онъ считаетъ англичанъ трусами, шутъ отвѣтилъ: „Во время сраженія при Екклюзѣ, ни одинъ изъ нихъ не рѣшился такъ смѣло бросаться въ воду, какъ это дѣлали наши-молодцы-французы".

Тактика парусныхъ судовъ съ изобрѣтенія пороховъ до середины XVII вѣка.

Послѣ изобрѣтенія пороховъ, главная судовая артиллерія размѣстилась по бортамъ, носъ корабля потерялъ всякое боевое значеніе и управляющій судномъ долженъ былъ постоянно помнить, что для нанесенія наибольшаго вреда непріятелю, надо приводить его къ себѣ на траверзъ, а не по направленію своего курса, какъ это было прежде и что очень облегчало дѣло; такимъ образомъ маневрированіе усложнилось, а парусы, замѣнившіе весла, не говоря уже с [illegible]чинимъ, когда они были со-

вершенно безполезны, давали и при вѣтрѣ возможность расчитывать движеніе корабля только въ одну половину горизонта.

Вышеприведенные обстоятельства были настолько сложны и такъ не сходились съ правилами тактики гребныхъ судовъ, что прошло нѣсколько столѣтій раньше чѣмъ начали вырабатываться кое-какія тактическія правила для сраженій парусныхъ флотовъ, и до середины XVII вѣка сраженія происходили безъ всякихъ правилъ и въ полномъ безпорядкѣ. Такому плачевному состоянію тактики много способствовалъ и личный составъ первыхъ парусныхъ флотовъ: какую-же тактику, тѣсно связанную съ управленіемъ кораблемъ, могли выдумать сухопутные офицеры посаженные на корабль и не имѣвшіе понятія о морскомъ дѣлѣ; одинаково не могли создать тактики и коммерческіе моряки, хорошо управлявшіе кораблемъ, но совершенно незнакомые съ военнымъ дѣломъ. Насколько справедлива послѣдняя причина, видно изъ того, что тактика парусного флота появляется въ серединѣ XVII столѣтія, черезъ

нѣсколько десятковъ лѣтъ послѣ появленія на военныхъ корабляхъ командировъ и офицеровъ-моряковъ.

Великая Армада 1588 г.

Вторая половина XVI столѣтія ознаменовалась во всѣхъ главныхъ государствахъ Европы страшною борьбою между католиками и протестантами, причемъ главною покровительницею послѣднихъ была англійская королева Елизавета, а самымъ ревностнымъ защитникомъ католицизма являлся король испанскій Филиппъ II. Такъ какъ, несмотря на покровительство оказываемое Елизаветой протестантамъ, католическая партія насчитывала въ самой Англіи многихъ приверженцевъ, Филиппъ рѣшилъ организовать высадку на англійскіе берега, въ надеждѣ на полную поддержку мѣстныхъ католиковъ. Предполагалось лишить Елизавету престола, и въ договорѣ, заключенномъ Филиппомъ II съ папою Сикстомъ V, значилось, что испанскій король будетъ править Англіей, какъ папскимъ леннымъ владѣніемъ. Согласно плану выработанному Маркизомъ Санта-Крузъ, армія и соотвѣтствующее количество плоскодонныхъ судовъ для переправы ея черезъ море должны были быть приготовлены въ Нидерландахъ,

которыми въ это время правилъ Герцогъ Пармскій, одинъ изъ самыхъ способныхъ военачальниковъ того времени; съ своей стороны Санта-Крузъ долженъ былъ привести изъ Испаніи въ англійскій каналъ сильный флотъ, соединиться съ арміей герцога Пармскаго и прикрывать высадку послѣдняго на непріятельскій берегъ.

Приготовленіе къ этой экспедиціи, какъ въ Нидерландахъ, такъ и въ Испаніи велись самымъ энергичнымъ образомъ, а тутъ еще подоспѣла казнь Маріи Стюартъ, завѣщавшей свои права на англійскій престолъ Филиппу II, а потому рѣшено было отправиться въ путь весной 1587-го года. Однако въ этомъ году англичанамъ удалось отвести готовившійся имъ ударъ: въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ, Френсисъ Дрэкъ, извѣстный своимъ путешествіемъ кругомъ свѣта и неоднократнымъ разграбленіемъ испанскихъ колоній въ Америкѣ, явился внезапно съ флотомъ изъ 24 кораблей у испанскихъ береговъ. Пройдя благополучно форты защищавшіе входъ на рейдъ Кадикса, Дрэкъ уничтожилъ собранную здѣсь часть испанскаго флота, бывшую не въ состояніи оказать какое-либо сопротивленіе, такъ какъ вооруженіе кораблей далеко еще не было закончено.

Разгромъ кадикской эскадры задержалъ отправленіе экспедиціи на цѣлый годъ, въ теченіи котораго Испанія понесла незамѣнимую потерю: умеръ маркизъ Санта-Круцъ, душа экспедиціи и притомъ единственный человѣкъ обладавшій опытностью для командованія флотомъ и вмѣстѣ съ тѣмъ достаточно высокопоставленный, чтобы это командованіе могло быть ему поручено. На мѣсто его былъ назначенъ Герцогъ Медина Сидонія, удовлетворявшій званію главнокомандующаго по своему знатному происхожденію, но не имѣвшій, по его собственному признанію, ни опыта, ни знанія какъ на войнѣ, такъ и въ морѣ. Понимая вполнѣ громадную отвѣтственность которую ему приходилось брать на себя, герцогъ старался избавиться отъ этого назначенія, но король, въ дурной часъ для себя, уговорилъ его принять командованіе, и въ концѣ Мая 1588 года экспедиція отплыла изъ Лиссабона къ берегамъ Англіи.

Испанскій флотъ, получившій отъ короля громкое названіе непобѣдимой армады, состоялъ изъ 130 судовъ, вооруженныхъ 2500 орудіями съ 10,000 человѣкъ экипажа, и кромѣ того на корабляхъ находилось 20,000 человѣкъ отборнаго войска.

Но собственно боевыхъ судовъ вооруженныхъ сильной артиллерiей насчитывалось не больше 60; остальные, загромождённые войсками и почти безъ пушекъ, могли быть довольно опасны для противника въ абордажномъ бою, но были совершенно безвредны въ сраженiи на дальней дистанцiи.

Съ своей стороны англичане могли выставить около 80 судовъ, изъ которыхъ 50 могли назваться, по своему вооруженiю, настоящими боевыми кораблями, а затѣмъ, по мѣрѣ движенiя испанцевъ по каналу, число англiйскихъ судовъ дошло до 200, но всѣ вновь прибывшiе корабли по своей малой величинѣ не имѣли почти никакого боевого значенiя.

Такимъ образомъ въ числѣ боевыхъ кораблей англичане очень мало уступали испанцамъ, но помимо этого на сторонѣ ихъ было много другихъ преимуществъ. Артиллерiя на испанскихъ судахъ была большею частью самаго малаго калибра, орудiя были отвратительной работы и число пушекъ на большинствѣ судовъ было очень не велико, сравнительно съ водоизмѣщенiемъ. Кромѣ того у испанцевъ въ тѣ времена пушка считалась неблагороднымъ оружiемъ, годнымъ лишь для того чтобы завязать бой, а затѣмъ всѣ усилiя должны были устре-

Литографiя А. Якобсона (В. О. 7 лин. № 4).

миться къ сваливанію на абордажъ, для чего комендорамъ приказывалось наводить орудія выше, чтобы сбить у непріятеля мачты и тѣмъ воспрепятствовать его бѣгству; но попадать въ рангоутъ конечно было очень трудно, а потому непріятель, если онъ имѣлъ возможность уклониться отъ абордажа, терпѣлъ самыя незначительныя поврежденія отъ дѣйствія испанской артиллеріи.

Все въ той-же надеждѣ на рѣшеніе боя абордажемъ, испанскіе галіоны и галеасы были высоки, загромождались цѣлой массой надстроекъ, орудійные порты были узки, чтобы ружейныя пули не могли попадать внутрь судна и палубы стѣснены массою солдатъ, совершенно не годныхъ для управленія судномъ. Такимъ образомъ, очень грозные по виду, испанскіе корабли были совершенно не опасны въ открытомъ морѣ, гдѣ сравнительная легкость англійскихъ судовъ давала имъ возможность держаться на большой дистанціи отъ испанцевъ, управлявшихся съ большимъ трудомъ даже при не особенно свѣжемъ вѣтрѣ.

Въ англійскомъ флотѣ было нѣсколько кораблей, которые не уступали въ водоизмѣщеніи са-

лыми большими испанцевъ, хотя по виду и казались гораздо меньше, вслѣдствіе отсутствія надстроекъ, что давало имъ только преимущество въ управленіи въ открытомъ морѣ; остальныя англійскія суда, хотя и были гораздо меньше испанскихъ, но артиллерійское вооруженіе ихъ было больше, какъ по числу, такъ и по калибру орудій, причемъ выдѣлка послѣднихъ достигла, возможнаго въ тѣ времена, совершенства. Кромѣ того англичане смотрѣли на пушку, какъ на оружіе на которое можно положиться и сами испанцы свидѣтельствовали, что англичане изъ болѣе тяжелыхъ орудій стрѣляли въ три раза скорѣе ихъ. Если прибавить ко всему этому, что большая часть англійскихъ экипажей состояла изъ матросовъ, т. е. людей знакомыхъ съ парусным дѣломъ, то ясно будетъ, что англійскій флотъ въ открытомъ морѣ имѣлъ громадныя преимущества надъ испанцами.

Снаряженіе армады оказалось такъ плохо, что около мыса Финистерре пришлось выбросить за бортъ огромное количество совершенно гнилой провизіи а также оказался недостатокъ въ водѣ, вслѣд-

ствіе того что большинство бочекъ текло. Тутъ еще подоспѣла свѣжая погода, многіе суда потеряли мачты и потекли и непобѣдимый флотъ пришелъ въ такое разстройство, что пришлось зайти въ Корунну чтобы тамъ оправиться. При этомъ нѣсколько судовъ, потерявъ изъ виду адмирала, ничего не знали объ этомъ заходѣ, а потому отправились на назначенное рандеву къ островамъ Силли гдѣ были открыты англійскими развѣдчиками и за ними пришлось посылать особое судно изъ Корунны. Перевооруженіе и переснабженіе флота заняло около двухъ мѣсяцевъ самаго благопріятнаго лѣтняго времени, вслѣдствіе чего опытные люди настойчиво совѣтовали отложить экспедицію до будущаго года, но этому воспротивился король и въ серединѣ Іюля, непобѣдимая армада тронулась дальше.

При переходѣ черезъ Бискайскую бухту испанскій флотъ встрѣтилъ бурные погоды и только двѣ трети его добрались до мыса Лизарда; тутъ онъ былъ усмотрѣнъ однимъ изъ англійскихъ крейсеровъ, который сейчасъ-же поспѣшилъ въ Плимутъ, гдѣ собрался весь англійскій флотъ, подъ начальствомъ адмирала Говарда.

Узнавши что англичане въ Плимутѣ, герцогъ Медина Сидонія созвалъ военный совѣтъ, большинство котораго держалось того мнѣнія, что слѣдуетъ, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, напасть на англичанъ; для послѣднихъ такое рѣшеніе могло оказаться чрезвычайно гибельнымъ, такъ какъ, прижатые къ берегу, англійскія суда не могли-бы избѣжать абордажной свалки, а тутъ всѣ шансы на побѣду были на сторонѣ испанцевъ. Однако, на счастье англичанъ, главнокомандующій испанскимъ флотомъ не могъ понять, какой прекрасный случай представляется ему обезпечить успѣхъ своей экспедиціи, и не согласился съ большинствомъ военнаго совѣта, указывая на то что, по его мнѣнію, главная цѣль флота была — соединиться съ герцогомъ Пармскимъ, а потому все, что могло-бы задержать это соединеніе, должно быть оставлено.

Такимъ образомъ испанцы прошли мимо Плимута въ каналъ, упустивши случай, который уже больше не повторился, такъ какъ англичане сейчасъ-же вышли въ море, растянули свою линію къ западу и оказались такимъ обра-

зомъ по вѣтру у непріятеля. Имъ уже нечего было опасаться испанцевъ, а потому Говардъ, слѣдуя за ними на разстояніи пушечнаго выстрѣла, громилъ ихъ арьергардъ изъ своихъ тяжелыхъ орудій; пользуясь всякимъ случаемъ нападать на отстававшіе вслѣдствіе поврежденій корабли; такимъ образомъ, когда испанцы, черезъ недѣлю послѣ своего появленія у англійскихъ береговъ, стали на якорь въ Калэ, они не досчитывались четырехъ самыхъ большихъ кораблей, изъ которыхъ два были флагманскими, брошенныхъ своими адмиралами вслѣдствіе большихъ поврежденій.

Въ разстояніи одной мили отъ испанцевъ на вѣтеръ стали на якорь и англичане и въ ту же ночь Говардъ пустилъ въ середину непріятельскаго флота восемь брандеровъ; испанскіе суда охваченные паникой обрубили канаты и въ полномъ безпорядкѣ отступили къ Гравелину, причемъ одинъ изъ сильнѣйшихъ галіоновъ потерялъ руль, приткнулся къ мели и на слѣдующее утро былъ взятъ англичанами.

Медина Сидонія посылаетъ еще изъ Калэ сообщить герцогу Пармскому о своемъ прибытіи и проситъ его какъ можно скорѣе присоединиться

къ флоту, но возставшія противъ испанцевъ сѣверныя голландскія провинціи снарядили флотъ, который подъ начальствомъ Графа Юстина Нассаускаго блокировалъ Дюнкирхенъ и Ньюпортъ, гдѣ были собраны армія и суда.

Англичане между тѣмъ послѣдовали за испанцами къ Гравелину и здѣсь атаковали ихъ съ навѣтра, дѣйствуя все время исключительно артиллеріей и тщательно избѣгая абордажа; вслѣдствіе такой тактики испанцамъ ничего не оставалось больше дѣлать какъ отступать къ востоку, причемъ еще три большихъ судна было потеряно, будучи вынужденными выброситься на берегъ чтобы не затонуть въ открытомъ морѣ. Сраженіе продолжалось цѣлый день, но къ вечеру англичане, израсходовавъ всѣ свои снаряды, должны были прекратить преслѣдованіе.

Получивъ извѣстіе о положеніи арміи Герцога Пармскаго, Медина Сидонія собралъ военный совѣтъ, на которомъ единогласно было признано что нѣтъ никакой надежды на удачный исходъ экспедиціи, а потому слѣдуетъ заботиться теперь только о томъ, чтобы какъ можно скорѣе возвратиться съ флотомъ въ Испанію.

Такъ какъ выходъ въ каналъ былъ запертъ англійскимъ флотомъ, то приходилось идти кругомъ Шотландіи. Съ большимъ трудомъ и потерями достигнувъ Ирландіи, испанцы должны были раздѣлиться: корабли имѣвшіе достаточный запасъ воды на переходъ въ Испанію направились съ герцогомъ Медина Сидонія прямо въ Бискайскую бухту, а остальная часть флота приблизилась къ сѣвернымъ берегамъ Ирландіи съ цѣлью налиться водой, но разразившаяся буря разбросала суда по берегамъ, причемъ спаслись очень немногіе; наконецъ нѣкоторыя суда были занесены вѣтрами обратно въ каналъ и взяты англичанами.

Такимъ образомъ могущественный флотъ, готовившійся въ продолженіи многихъ лѣтъ, въ одинъ мѣсяцъ былъ обращенъ въ ничтожество: изъ 130 судовъ непобѣдимой армады вышедшихъ изъ Лиссабона, вернулось въ Испанію не болѣе пятидесяти, причемъ погибло до 20,000 человѣкъ.

Состояніе морской стратегіи къ серединѣ XVII столѣтія.

Морскою стратегіей называется искусство вести морскую войну въ отличіе отъ искусства вести морское сраженіе, которое носитъ названіе морской тактики.

До середины XVII столѣтія морской

стратегіи, не существовало, такъ какъ не существовало собственно и настоящей морской войны. Въ то время какъ сухопутные стратеги, дѣлая какое-либо передвиженіе войскъ, или вступая въ сраженіе, имѣли каждый разъ вполнѣ опредѣленную цѣль — временное обладаніе какой-либо частью территоріи, какъ базисомъ для дальнѣйшихъ операцій или обладаніе постоянное, потому что это составляло цѣль войны, морскія сраженія никогда не имѣли цѣлью обладаніе моремъ. Море считалось какъ-бы общимъ для обѣихъ воюющихъ сторонъ и служило только легкимъ и удобнымъ путемъ для вторженія въ непріятельскую страну, а флотъ лишь средствомъ для транспортированія арміи; при этомъ, если происходило морское сраженіе, то это была просто битва на водѣ двухъ армій, не съ цѣлью завладѣть окружающими водами, а просто какъ средство удалить съ дороги препятствіе къ вторженію въ непріятельскую территорію, или какъ защита своихъ береговъ посредствомъ уничтоженія непріятельской арміи.

Примѣры стратегическихъ ошибокъ.

Такъ напримѣръ, разбирая походъ Ксеркса въ Грецію, мы видимъ, что персидскій флотъ не ищетъ греческаго флота чтобы его

уничтожить и тѣмъ обезпечить себѣ обладаніе моремъ, а сражаться съ нимъ только тогда, когда тотъ преграждаетъ ему дорогу; между тѣмъ обладаніе моремъ было чрезвычайно важно для персовъ, такъ какъ успѣхъ всего похода прямо зависѣлъ отъ возможности доставить моремъ провіантъ для арміи. Съ своей стороны греки, знавшіе давно о приготовлявшемся походѣ, тоже не дѣлаютъ попытки уничтожить непріятельскій флотъ, пока онъ еще не собрался вмѣстѣ, не нападаютъ на него въ пути и сражаются только тогда, когда оказываются припертыми къ стѣнѣ; между тѣмъ, если-бы было разбить персидскій флотъ до вступленія персидской арміи въ Грецію и греки владѣли-бы моремъ, очевидно не состоялся-бы и самый походъ и Греція была-бы спасена отъ раззоренія.

Въ 256-мъ году до Р. Х. римляне, задумавъ произвести высадку на берега Африки, нисколько не заботятся очистить раньше море отъ карфагенскихъ кораблей и такимъ образомъ получить обладаніе этимъ моремъ; дѣйствительно на пути они, обремененные транспортными судами, подвергаются нападенію карфагенскаго флота и не выиграй

[illegible]

они случайно сраженіе, вся экспедиція должна-бы была разстроиться.

Карфагенъ въ этомъ случаѣ поступилъ правильно, съ точки зрѣнія морской стратегіи, пославъ свой флотъ напасть на римлянъ при отплытіи ихъ изъ Сициліи, но рѣшеніе это явилось вполнѣ случайнымъ, и не основаннымъ на твердомъ убѣжденіи, что именно такъ и слѣдуетъ всегда поступать, и при послѣдующихъ экспедиціяхъ римлянъ въ Карфагенъ, пріемъ этотъ уже болѣе не употреблялся.

Лепантское сраженіе точно также является лишь результатомъ желанія уничтожить турецкій флотъ разорявшій берега союзниковъ, и хотя на самомъ дѣлѣ, послѣ сраженія, христіане временно пріобрѣтаютъ владѣніе моремъ, но сознанія важности этого обладанія нѣтъ, флоты расходятся по домамъ и обладаніе это теряется и вмѣстѣ съ этимъ теряется возможность предпринять что-либо серьезное противъ турокъ на ихъ собственной территоріи.

Наконецъ дѣйствія герцога Медина Сидонія являются самымъ яркимъ примѣромъ непониманія въ тѣ времена законовъ морской стратегіи. Испанская

ного, чтобы поставить себѣ главною цѣлью уничтоженіе англійскаго флота и тѣмъ обезпечить себѣ обладаніе моремъ и несомнѣнный въ этомъ случаѣ успѣхъ всей экспедиціи, онъ спокойно проходитъ мимо Плимута, зная что тамъ собранъ весь англійскій флотъ и оставляетъ у себя этотъ флотъ въ тылу. Между тѣмъ обстоятельства вполнѣ благопріятствовали нападенію испанцевъ на англичанъ въ Плимутѣ, но нападеніе слѣдовало произвести все равно при всякихъ обстоятельствахъ, такъ какъ надо было предвидѣть, что не разбивши англійскій флотъ, нечего и думать объ успѣхѣ экспедиціи.

Съ своей стороны и англичане много погрѣшили въ этомъ случаѣ противъ законовъ морской войны. Имъ слѣдовало послать эскадры къ берегамъ Испаніи и постараться разбить испанскій флотъ въ портахъ или при выходѣ его изъ портовъ по частямъ; тогда армада не могла-бы собраться вся въ Лиссабонѣ и по всей вѣроятности экспедиція не состоялась-бы вовсе; если-бы англійскіе моряки держались въ морѣ и слѣдили бы за армадой, то конечно они не пропустили-бы случая нанести ей пораженіе во время

безпорядочнаго сбора испанцевъ въ Корунну или произвели-бы на нее нападеніе во время стоянки ее въ этомъ порту. Ничего этого не было сдѣлано, армада безнаказанно дошла до береговъ Англіи и удайся герцогу Медина Сидоніи разбить англійскій флотъ въ Плимутѣ, Англія могла-бы надолго по примѣру Голландіи превратиться въ испанскую провинцію. Между тѣмъ англичане имѣли передъ глазами прекрасный примѣръ экспедиціи Дрэка, задержавшей отправленіе армады на цѣлый годъ; но экспедиція эта осталась совершенно случайнымъ явленіемъ и не была повторена именно потому, что законы морской войны совершенно не сознавались и не считалось нужнымъ имѣть обладаніе моремъ.

Главный принципъ морской стратегіи.

Изъ вышеприведенныхъ примѣровъ совершенно ясно, что главный принципъ морской стратегіи состоитъ въ томъ, что для успѣха всякой экспедиціи путь которой лежитъ черезъ море, необходимо обладаніе этимъ моремъ въ продолженіе всего времени пока продолжается экспедиція. Точно также необходимо обладаніе моремъ въ продолженіе всей войны для безопасности своихъ береговъ. Кромѣ того обладаніе мо-

рем даетъ возможность прекратить совершенно морскую торговлю непріятеля, доставляя своимъ торговымъ судамъ полную безопасность. Обладаніе моремъ можетъ быть достигнуто или полнымъ разбитіемъ непріятельскаго флота, или тесной блокадой этого флота, гораздо его сильнейшимъ, въ его собственныхъ портахъ, причемъ въ последнемъ случае обладаніе моремъ не можетъ считаться вполне вернымъ, такъ какъ блокада можетъ быть и прорвана; въ первомъ случае для удержанія полученнаго обладанія моремъ следуетъ все время держать флотъ у непріятельскихъ береговъ, чтобы зорко следить за возобновленіемъ непріятельскаго флота и уничтожать въ зародыше попытки этого флота выйти въ море.

Причины долгаго непримененія принциповъ морской стратегіи.

И такъ для обладанія моремъ, кроме способности флота сражаться, онъ долженъ быть еще иметь способность долго держаться въ море, а этого последняго качества какъ разъ и недоставало парусным судамъ очень долгое время; о гребныхъ судахъ и говорить нечего: они совершенно не обладали этой способностью. Такимъ образомъ непріятель совершенно не обла-

давшій военнымъ флотомъ, могъ всегда выбрать благопріятный моментъ, когда блокирующій флотъ бывалъ принужденъ удалиться къ своимъ берегамъ, чтобы скрыться отъ бури или для исправленія поврежденій, своза больныхъ, нагрузки провизіи и т. п..., и произвести совершенно безнаказанно высадку. Но будь флотъ, удалившійся къ своимъ берегамъ, способенъ держаться въ морѣ при всякихъ обстоятельствахъ, или будь онъ даже только готовъ выйти въ море по первому требованію, экспедиція непріятеля не могла-бы состояться до тѣхъ поръ, пока онъ не выслалъ-бы впередъ военный флотъ, способный помѣряться силами съ врагомъ въ открытомъ морѣ для полученія господства надъ моремъ на время экспедиціи т. е. должна была-бы возникнуть настоящая морская война.

Другая причина, по которой долго не сознавалась важность владѣнія моремъ, было почти полное отсутствіе морской торговли; защита торговли требовала господства надъ моремъ, которое непремѣнно должно было оспариваться противникомъ, стремящимся черезъ прекращеніе

этой торговли обогатить себя и разорить врага.

Первое примѣненіе принциповъ морской стратегіи въ англо-голландскихъ войнахъ XVII столѣтія

Къ серединѣ XVII столѣтія два фактора, необходимые для существованія настоящей морской войны, имѣются на лицо: море покрыто торговыми судами, наполненными цѣнными грузами, и военные корабли благодаря многимъ усовершенствованіямъ (смотри стр. 80) могутъ держаться въ морѣ 4–5 мѣсяцевъ. Еще надо прибавить, что къ этому времени солдаты уступаютъ свое мѣсто на палубѣ корабля военнымъ морякамъ (смотри стр. 91), способнымъ понять требованія чисто морской войны и выработать принципы для ея веденія.

При такихъ обстоятельствахъ въ 1652 году разразилась первая англо-голландская война, вызванная введеніемъ въ Англіи знаменитаго навигаціоннаго акта.

Случись эта война на нѣсколько десятковъ лѣтъ раньше, когда еще принципы морской стратегіи совершенно не сознавались, обѣ воюющія стороны снарядили бы десантныя экспедиціи для высадки на непріятельскій берегъ съ цѣлью разоренія прибрежныхъ городовъ. Не забо-

тясь о томъ чтобы раньше получить господство надъ моремъ, обѣ экспедиціи могли-бы выйти въ море одновременно, другъ съ другомъ не встрѣтившись и каждая самостоятельно производила-бы свое дѣло разрушеніе. При случайной встрѣчѣ флотовъ, перевозившихъ десантныя арміи, могли произойти морскія сраженія, которыя имѣли-бы характеръ сраженій на сушѣ, такъ какъ корабли обремененные войсками были-бы стѣснены въ маневрированіи и въ дѣйствіи артиллеріей и, будучи управляемы не моряками, стремились-бы больше къ абордажу. Но самымъ важнымъ отличіемъ прежняго способа веденія войны являлось то обстоятельство, что война между двумя государствами раздѣленными моремъ, могла кончиться безъ сраженій на морѣ, посредствомъ перекрестныхъ экспедицій для раззореніе береговъ. Нечего и говорить, что при страшной дороговизнѣ такихъ экспедицій, оба противника несли страшные убытки отъ раззореніе береговъ, силы ихъ истощались, но рѣшительнаго перевѣса эти экспедиціи не давали ни одной изъ сторонъ, такъ

Литографія А. Якобсона (В. О. 7 л., № 4).

какъ ни одно изъ нихъ не задавалось предварительно овладѣть моремъ и тѣмъ лишить противника всякой возможности снарядить десантную экспедицію, которая могла-бы его вознаградить за разореніе его береговъ.

Иногда, большею частью, случайно, происходили на морѣ дѣйствія, которыя, если-бы продолжались систематически, вели-бы къ обладанію моремъ; но такъ мало сознавалась польза такихъ дѣйствій, что одинъ изъ выдающихся морскихъ писателей назвалъ эти дѣйствія „скудными", считая вѣроятно, что только набѣгъ на непріятельскій берегъ можетъ имѣть вліяніе на ходъ войны.

При разрывѣ-же происшедшемъ между Англіей и Голландіей въ 1652 году, хотя дѣло и не обошлось безъ стратегическихъ ошибокъ, но общій характеръ всѣхъ дѣйствій на морѣ показалъ, что принципы стратегіи сознавались и отъ прежней системы перекрестныхъ десантныхъ экспедицій не осталось и слѣда.

Ходъ военныхъ дѣйствій во время первой англо-голландской войны. 1652—54 г. (Фиг. 32.)

Въ моментъ разрыва, военные флоты обоихъ государствъ были почти равной силы, но коммерческій флотъ Голландіи былъ гораздо больше, что составляло ея невыгоду, такъ какъ большее количество военныхъ судовъ надо было отдѣлить для защиты торговли и вѣроятность захвата

[illegible]

призовъ для голландцевъ была гораздо меньше, чѣмъ для англичанъ; къ этому надо прибавить еще невыгодное географическое положеніе Голландіи, благодаря которому почти всѣ ея торговые корабли должны были идти мимо англійскихъ береговъ.

Вслѣдствіе этого Голландія, какъ относительно болѣе слабая на морѣ, заняла съ самаго начала войны оборонительное положеніе, тогда какъ Англія сразу начала дѣйствовать наступательно.

При этомъ англичане съ самаго начала сдѣлали крупную стратегическую ошибку, которая, хотя и не имѣла крупныхъ послѣдствій, благодаря стеченію благопріятныхъ обстоятельствъ, но указать на нее необходимо. Англичанамъ было извѣстно, что изъ голландскихъ портовъ вышелъ въ море флотъ состоящій изъ 80 кораблей, подъ начальствомъ Мартына Тромпа; однако они вмѣсто того чтобы со всѣми силами (около 90 кораблей) напасть на этотъ флотъ, отправили эскадру изъ 70 кораблей, подъ начальствомъ Блэка къ сѣверу, гдѣ она должна была напасть на громадную флотилію голландскихъ судовъ занимавшихся въ заливѣ Морей-Фирсъ сельдяным промысломъ и захватывать купеческіе корабли, возвращавшіеся въ Голландію кругомъ Шот-

ландіи, а другая эскадра, состоявшая изъ 20 кораблей подъ начальствомъ Эскью, снаряжалась въ Даунсѣ и должна была идти въ Плимутъ, чтобы оттуда перехватывать голландскія торговыя суда, идущія каналомъ.

Между тѣмъ, если-бы имъ удалось сначала разбить Тромпа, то захватъ селедяной флотиліи и коммерческихъ судовъ не ушелъ-бы отъ нихъ и они могли-бы заняться этимъ дѣломъ совершенно спокойно, не опасаясь быть застигнутыми каждый моментъ непріятельскимъ флотомъ и будучи увѣренными, что не будетъ произведено въ это время нападеніе на ихъ берега. Къ тому-же порученіе возложенное на Блэка совершенно не требовало посылки такого большаго флота; отдѣливъ на сѣверъ 10–15 кораблей, англичане располагали-бы еще на югъ достаточными силами чтобы сразиться съ Тромпомъ; отославъ-же на сѣверъ большую часть своего флота, они подвергли страшной опасности эскадру Эскью и весь свой южный берегъ. Голландскіе уполномоченные, возвращаясь изъ Лондона послѣ неудачнаго исхода переговоровъ, встрѣтили Тромпа въ морѣ противъ устья Шельды и сообщили ему о расположеніи англійскихъ силъ, вслѣд-

ствіе чего голландскій адмиралъ направилъ сначала свой путь къ Доунсу. Не добровать-бы эскадръ Эскью, но Тромпъ, задерживаемый штилеми а потому потерявшій надежду появиться неожиданно передъ Доунсомъ, отправился на сѣверъ въ погоню за Блэкомъ. Послѣдній въ это время успѣлъ захватить около 100 сельдепромышленниковъ вмѣстѣ съ 12-ю небольшими военными судами ихъ охранявшими, и расположилъ свой флотъ между Оркнейскими и Шетландскими островами; здѣсь настигъ его Тромпъ и рѣшительное сраженіе было неминуемо, но страшный штормъ отъ NNW совершенно разсѣялъ голландскій флотъ, тогда какъ англичане успѣли укрыться за островами и отдѣлались легкими сравнительно съ голландцами поврежденіями; голландскій флотъ только черезъ мѣсяцъ, за исключеніемъ четырехъ погибшихъ судовъ, собрался у острововъ Вли и Текселе.

Пока это происходило на сѣверѣ, изъ Текселе вышла вторая голландская эскадра изъ 30-ти судовъ, подъ начальствомъ Рюйтера; пройдя вдоль голландскихъ береговъ, онъ собралъ вмѣстѣ всѣ купеческіе корабли, которымъ надо было выйти въ океанъ, съ цѣлью конвоировать ихъ во время

плаваніе по каналу. До меридіана Плимута все шло благополучно, но здѣсь ему преградилъ дорогу Эскью съ эскадрой изъ 40 судовъ; произошло сраженіе, въ которомъ голландцы, несмотря на обремененные ихъ торговые суда, взяли верхъ, такъ что Эскью удалился въ Плимутъ, а Рюйтеръ, выведя въ океанъ свой конвой и отправивъ его дальше съ двумя военными судами, взялъ курсъ на Плимутъ, намѣреваясь напасть на Эскью и довершить свою побѣду. Но обстоятельства продолжали благопріятствовать англичанамъ: страшный штормъ отбросилъ Рюйтера назадъ, а послѣ этого онъ узналъ о возвращеніи съ сѣвера Блэка, а потому поспѣшилъ къ голландскимъ берегамъ, гдѣ его корабли и эскадра Тромпа поступили подъ общее начальство Де-Витта. Послѣдній рѣшился съ 64-мя судами напасть на 68 судовъ Блэка, вполнѣ вѣрно расчитывая, что побѣда дастъ голландцамъ обладаніе моремъ; сраженіе произошло противъ устья Темзы и послѣ цѣлаго дня ожесточеннаго боя дѣло осталось нерѣшеннымъ; какъ разъ въ это время на помощь Блэку подоспѣлъ Эскью съ своей эскадрой и голландцамъ пришлось возвратиться въ свои порты.

Тутъ англичане опять погрѣшили противъ стратегіи. Они

вообразили, что, заставивъ голландскій флотъ удалиться въ свои порта, они могутъ считать себя полными хозяевами моря, а потому Блэкъ опять раздѣлилъ свою эскадру, отправивъ одну часть ея въ Плимутъ перехватывать непріятельскихъ купцовъ, другую — въ Темзу для починки, а самъ остался въ Даунсѣ только съ 37ю судами. А въ это время Тромпъ во главѣ 73 судовъ вышелъ въ море, конвоируя громадный транспортъ коммерческихъ кораблей; узнавъ о расположеніи англійскихъ силъ, онъ сейчасъ-же направился къ Даунсу и на этотъ разъ обстоятельства погоды не пришли на выручку къ англичанамъ: они были разбиты на голову, поплатившись такимъ образомъ за свою стратегическую ошибку. Получивъ временное обладаніе моремъ, Тромпъ благополучно вывелъ свой транспортъ въ океанъ и велъ уже оттуда другой, но въ продолженіи двухъ мѣсяцевъ англичане успѣли оправиться, и у Портланда Блэкъ преградилъ голландцамъ дорогу съ флотомъ изъ 66 судовъ. Во время послѣдовавшаго сраженія, хотя голландцы и понесли больше потерь, чѣмъ англичане, но послѣдніе всетаки принуждены были отправиться для исправленія въ свои порты и Тромпъ благополучно довелъ конвой

до своихъ береговъ.

На слѣдующій годъ англичане, сознавъ свои стратегическія ошибки, рѣшили предупредить выходъ голландцевъ въ море и отправили съ этою цѣлью къ непріятельскимъ берегамъ большой флотъ, состоящій изъ 105 кораблей, подъ начальствомъ Дина и Монка, но Тромпъ успѣлъ выйти въ море раньше ихъ прибытія, конвоируя 200 коммерческихъ кораблей, шедшихъ въ Испанію и во Францію кругомъ Шотландіи.

Такимъ образомъ, будучи вынужденными, отрядить флотъ для защиты торговли, голландцы оставили свои берега открытыми, но англичане, не пользовались этимъ обстоятельствомъ и не произвели высадки, помня что въ морѣ находится съ большимъ флотомъ Тромпъ и можетъ напасть на нихъ съ тылу; поэтому они ограничились захватомъ большаго количества рыболовныхъ судовъ, послѣ чего возвратились въ Ярмутъ, чтобы сторожить оттуда Тромпа, который возвращался съ сѣвера опять съ большимъ конвоемъ. Опять Тромпу удалось пройти благополучно, но нельзя отрицать, что въ продолженіи всей экспедиціи онъ подвергался сильному риску и успѣхъ

его не разъ висѣлъ на волоскѣ.*

Возвратившись въ Голландію, Тромпъ присоединилъ къ своей эскадрѣ всѣ готовые къ этому времени корабли и, доведя численность своихъ судовъ до 98ми вымпеловъ, вышелъ въ море, чтобы сразиться съ англичанами за обладаніе моремъ, такъ какъ онъ имѣлъ уже на опытѣ случай убѣдиться, какъ рискованно вступать въ сраженіе, имѣя на своемъ попеченіи массу коммерческихъ судовъ. Англичане съ своей стороны тоже стремились къ рѣшительному сраженію, которое должно было рѣшить, кому изъ противниковъ обладать моремъ, а потому не заставили долго искать себя. Противники встрѣтились у Ньюпорта, причемъ, послѣ двухдневнаго ожесточеннаго боя, голландцы были разбиты, а англичане остались хозяевами моря. Крейсируя послѣ этого у голландскихъ береговъ, англичане забирали возвращавшіеся домой коммерческія суда и держали въ тревогѣ все береговое населеніе; для того чтобы воспрепятствовать высадкѣ, голландцамъ пришлось занять всѣ берега войсками.

Всѣ успѣхи Голландіи, терпѣвшей громадные убытки отъ пре-

кращеніе торговли, были теперь направлены къ тому чтобы возстановить свой флотъ и дѣйствительно черезъ полтора мѣсяца въ устьяхъ Шельды Тромпъ собралъ 80 кораблей и около 30 вымпеловъ находилось въ Текселѣ, подъ командою Де-Витта; съ такимъ флотомъ можно было рѣшиться еще разъ помѣряться силами съ англичанами, но бѣда была теперь въ томъ, что весь англійскій флотъ, въ числѣ 106 судовъ, расположился между Текселемъ и Шельдой и зорко слѣдилъ за тѣмъ чтобы голландскія эскадры не соединились.

Не смотря на это, Тромпъ вышелъ со своей эскадрой въ море, надѣясь, не вступая съ англичанами въ сраженіе, отвлечь ихъ отъ береговъ и тѣмъ дать возможность выйти въ море и Де-Витту. Хотя Тромпу пришлось завязать съ Монкомъ довольно серьезное сраженіе, но оно не перешло въ рѣшительное, благодаря свѣжей погодѣ, а тѣмъ временемъ Де-Виттъ вышелъ въ море и голландскія эскадры соединились. Тогда противники вступили еще разъ въ ожесточенный бой за обладаніе моремъ, причемъ перевѣсъ опять остался на сторонѣ англичанъ; въ самомъ разгарѣ сраженія убитъ

былъ Тромпъ, послѣ чего голландцы начали отступать, но и англичане потерпѣли такія повреждения, что флотъ ихъ не могъ держаться въ морѣ и долженъ былъ войти въ портъ. Послѣднимъ обстоятельствомъ сейчасъ-же воспользовались голландцы, и Де-Витту удалось съ небольшой эскадрой провести благополучно большой коммерческій флотъ до Зунда, а оттуда другой до Текселя. Въ это время заключенъ былъ миръ, по которому Голландія признала Навигаціонный Актъ и владычество Англіи надъ моремъ, въ знакъ чего корабли Соединенныхъ Провинцій обязались при встрѣчѣ салютовать англійскому флагу.

И такъ одними дѣйствіями на морѣ, безъ всякихъ высадокъ, Голландія была побѣждена, причемъ сами голландцы признались, что въ эти 23 мѣсяца они потеряли больше, чѣмъ въ продолженіи 80 лѣтъ сухопутной борьбы съ испанцами; англичанамъ между тѣмъ война эта стоила гораздо дешевле прежнихъ, такъ какъ берега ихъ не были раззорены, а напротивъ они сами захватили множество призовъ большой цѣнности.

Въ началѣ этой войны мы видимъ еще отступленія отъ прин-

ципов морской стратегіи, въ видѣ погони за второстепенными цѣлями (нападеніе на торговлю со стороны англичанъ и стремленіе защитить ее со стороны голландцевъ), но чѣмъ дальше, тѣмъ дальше сознаются эти принципы и въ концѣ войны всѣ силы противниковъ сосредоточиваются для прямой борьбы за обладаніе моремъ посредствомъ генеральныхъ сраженій между военными флотами.

Ходъ военныхъ дѣйствій во время второй англо-голландской войны 1665 – 67 г.
Фиг. 32.

Очевидно что Голландія не могла помириться съ унизительными для нея условіями мира 1654 года, а потому продолженіе борьбы было неминуемо и дѣйствительно въ 1665 году опять была объявлена война.

Убѣдившись изъ опыта первой войны, что защита торговли отвлекаетъ военный флотъ отъ преслѣдованія главной цѣли т.е. отъ прямой борьбы за обладаніе моремъ, а торговыя суда плавающія во время войны только обогащаютъ непріятеля, Голландія при объявленіи войны обнародовала указъ, запрещавшій всѣмъ подданнымъ Соединенныхъ Провинцій выходить изъ своихъ портовъ, подъ угрозою конфискаціи кораблей и товаровъ, а также, для прекращенія рыбопромышленности, былъ за-

прещенъ ввозъ сельдей и всякой другой соленой рыбы.

Вотъ значитъ насколько важнымъ считалось теперь обладаніе моремъ, что, для возможности достиженія такого обладанія, страна жертвовала громадными убытками, надѣясь ихъ вполнѣ возмѣстить, когда обладаніе моремъ будетъ получено.

Съ другой стороны, полное запрещеніе торговли давало возможность облегчить снаряженіе военныхъ флотовъ, такъ какъ масса моряковъ и кораблей оставались такимъ образомъ безъ дѣла.

Конечно Голландія не имѣла бы надобности прекращать свою торговлю, если-бы флотъ ея былъ достаточно силенъ, чтобы, отдѣливъ часть на защиту торговли, быть въ состояніи бороться съ англійскимъ флотомъ за обладаніе моремъ, но такого перевѣса въ силахъ голландцы не имѣли, а потому и рѣшеніе ихъ, отказаться на время войны отъ торговли, надо признать чрезвычайно разумнымъ.

Англичане опять съ самаго начала приняли наступательный образъ дѣйствій, пославши ранней весной флотъ изъ 109 кораблей, подъ начальствомъ Герцога Іоркскаго, брата короля, къ берегамъ Голландіи, съ цѣлью помѣшать соединенію не-

пріятельскихъ эскадръ, вооружавшихся въ различныхъ портахъ.

Но благодаря поспѣшности выхода англійскаго флота въ море, онъ далеко не вполнѣ былъ снабженъ людьми, провизіей и боевыми припасами, а потому выдержавъ у береговъ Голландіи сильный штормъ, англичане получили настолько серьезные поврежденія, что принуждены были, для исправленія ихъ и для окончательнаго укомплектованія кораблей, идти въ Гарвичъ.

Этимъ воспользовались голландцы для соединенія своихъ эскадръ, которые составивъ въ общемъ флотъ въ 103 корабля, подъ начальствомъ Опдама, направились на поиски за англійскимъ флотомъ.

Услыхавъ объ этомъ, Герцогъ Іоркскій, находя позицію въ Гарвичѣ неудобной для боя, перешелъ къ Ловестофту, гдѣ и произошло сраженіе, кончившееся побѣдой англичанъ, причемъ Адмиралъ Опдамъ погибъ вмѣстѣ съ своимъ кораблемъ, взорваннымъ на воздухъ.

Слабо преслѣдуемые англичанами, голландцы укрылись въ свои порты, гдѣ дѣятельно принялись за исправленіе поврежденій; между тѣмъ Сандвичъ (сухопутный генералъ), принявшій командованіе англійскимъ флотомъ отъ Герцога Іоркскаго, считая

себе хозяиномъ море, разбросилъ свою эскадру въ погоню за возвращавшимися домой торговыми судами непріятеля, не считая нужнымъ блокировать голландскіе порта. Это было съ его стороны крупной ошибкой, благодаря которой позднею осенью голландскій флотъ въ числѣ 90 кораблей вышелъ въ море въ поиски за англичанами; послѣдніе въ это время уже разошлись по своимъ портамъ, а страшная чума свирѣпствовавшая въ это время въ Англіи дѣлала чрезвычайно опасной высадку на ея берега. Не встрѣчая нигдѣ непріятеля и не рѣшаясь произвести десантъ, голландскій флотъ возвратился назадъ, не достигнувъ никакихъ результатовъ.

Въ началѣ слѣдующаго года, Франція присоединившаяся къ Голландіи, отправила свой флотъ изъ Средиземнаго моря на сѣверъ, а потому англичанамъ пришлось раздѣлить свои силы: Монкъ во главѣ 60-ти кораблей расположился у мыса Сѣвернаго Фореланда, а принцъ Рупертъ съ 20-ю кораблями былъ отправленъ къ Портсмуту на встрѣчу шедшей съ юга французской эскадры.

Голландцы, въ числѣ 96 кораблей, подъ начальствомъ Рюйтера, стали

на якорь противъ Дюнкирхена и здѣсь они были атакованы Монкомъ, несмотря на неравенство въ силахъ. Три дня подрядъ флоты сражались съ утра до вечера, послѣ чего англичане начали отступать къ западу, надѣясь соединиться съ Рупертомъ, получившимъ приказаніе возвратиться, и дѣйствительно успѣли въ этомъ, такъ что, на четвертый день сраженія, въ немъ принималъ участіе и отрядъ Руперта.

Къ вечеру туманъ разъединилъ противниковъ, которые разошлись по своимъ портамъ, имѣя громадныя потери въ корабляхъ и людяхъ, причемъ особенно пострадали англичане. Въ расчетѣ на это Рюйтеръ поспѣшилъ исправленіемъ своихъ поврежденій и черезъ три недѣли вышелъ въ море съ флотомъ изъ 60 судовъ, имѣя при себѣ транспорты съ войсками для производства высадки въ устьѣ Темзы. Однако англичане также времени не теряли и голландцы нашли въ Темзѣ англійскій флотъ въ числѣ 88 кораблей, правда еще не бывшій въ состояніи выйти въ море, но занимавшій на якоряхъ крѣпкую позицію, опираясь на береговыя укрѣпленія.

За невозможностью при такихъ условіяхъ произвести высадку,

Рюйтеръ ограничился блокадой устья Темзы и, когда Монкъ и Рупертъ были въ состояніи выйти въ море, его флотъ уже успѣлъ получить подкрѣпленія и не уступалъ въ числѣ кораблей англичанамъ. Произошло опять генеральное сраженіе за обладаніе моремъ, кончившееся въ пользу англичанъ, послѣдовавшихъ за отступавшими голландцами къ берегамъ Соединенныхъ Провинцій. Очевидно Рюйтеръ, предпринявъ экспедицію въ устье Темзы, сдѣлалъ стратегическую ошибку, такъ какъ онъ считалъ обладаніе моремъ за собой, на томъ только основаніи, что въ предъидущемъ сраженіи англичане понесли гораздо больше потерь, чѣмъ голландцы; между тѣмъ онъ могъ-бы получить это обладаніе только въ томъ случаѣ, если-былъ въ состояніи послѣ четырехдневнаго сраженія послѣдовать за англичанами, разбить ихъ окончательно и блокировать ихъ порты; возвратясь-же къ своимъ берегамъ, онъ сталъ съ англичанами въ равныя условія, что и оказалось на самомъ дѣлѣ.

Какъ было сказано выше, англичане, послѣ сраженія при устьѣ Темзы, оказались въ состояніи послѣдовать за голландцами, пользуясь тѣмъ, что послѣдніе не могли

Литографія А. Якобсона (В. О. 7 л., № 4).

выйти въ море до исправленія повреждений, они блокируя съ главными силами Рюйтера, послали отрядъ фрегатовъ разорять берега, что и было исполнено съ успехомъ на островахъ Влие и Шеллингъ, такъ какъ действительно англичане въ этомъ случае временно обладали моремъ.

Осенью начались переговоры о мире, а потому на 1667й годъ англичане решили изъ экономіи ограничиться обороной береговъ и флота не вооружать; конечно они принуждены были къ этому полнымъ истощеніемъ средствъ и решеніе это, очевидно дошедшее до голландцевъ, дало мысль последнимъ затянуть переговоры до весны, а въ Іюне Рюйтеръ, совершенно справедливо считая море въ своемъ распоряженіи, явился въ устье Темзы съ флотомъ изъ 60 кораблей и съ отрядомъ дессантныхъ войскъ.

Голландцы разрушили несколько батарей, взяли и сожгли стоявшіе невооруженными лучшіе корабли англійскаго флота, разграбили все окрестности, совершенно прекратили торговлю англичанъ и неизвестно чемъ бы все это кончилось, если-бы заключеніе мира не прекратило военныя действія.

Ходъ военныхъ дѣйствій во время третьей англо-голландской войны. 1672 – 1674 г. фиг. 32.

Англія не могла простить голландцамъ экспедиціи въ Темзу и при первомъ удобномъ случаѣ объявила вновь войну Соединеннымъ Провинціямъ, заручившись предварительно союзомъ съ Франціей.

Голландія, какъ и въ предыдущей войнѣ, рѣшила обратить всѣ силы на полученіе обладанія моремъ, а потому опять отказалась отъ торговли.

Союзники, въ числѣ 100 кораблей, подъ начальствомъ Герцога Іоркскаго и графа д'Эстре, были совершенно неожиданно атакованы у Ловестофта Рюйтеромъ, во главѣ 90 судовъ; потери съ обѣихъ сторонъ были очень велики, и хотя голландцамъ пришлось отступить, но и союзники были приведены въ такое состояніе, что не могли ничего предпринять въ этомъ году противъ голландскихъ береговъ.

Въ слѣдующемъ 1673^мъ году союзники въ числѣ 84 кораблей подъ начальствомъ Руперта и д'Эстре направились къ устьямъ Шельды; при этомъ почему-то они были убѣждены, что непріятельскій флотъ не окажетъ имъ серьезнаго сопротивленія, а потому на корабли были взяты отряды войскъ для высадки на

голландскіе берега, т. е. они повторили опять старую стратегическую ошибку, предпринявъ десантную экспедицію, не заручившись предварительно обладаніемъ моремъ.

Узнавъ что Рюйтеръ готовится выйти въ море во главѣ 70 кораблей, союзники благоразумно не рѣшились произвести высадку и принуждены были вступить съ голландскимъ флотомъ въ сраженіе, въ которомъ понесли громадную потерю въ людяхъ, благодаря тому что палубы ихъ были страшно стѣснены десантными войсками; пришлось имъ отступать, причемъ на пути голландцы аттаковали ихъ еще разъ.

Не смотря однако на только что полученный урокъ, союзники упрямо рѣшились преслѣдовать свою цѣль, а потому, свезя на берегъ своихъ раненыхъ, они приняли на корабли 7000 человѣкъ свѣжихъ десантныхъ войскъ, и вновь направились къ берегамъ Голландіи въ числѣ 90 кораблей.

Пылъ ихъ однако значительно охладѣлъ, когда пришлось приступить къ дѣлу и, пройдя два раза вдоль береговъ Соединенныхъ Провинцій, они все таки пришли къ заключенію, что высадку произвести нель-

не разбивъ сначала голландскаго флота. Рюйтеръ съ своей стороны не заставилъ себя ждать и во главѣ 70 кораблей напалъ на союзниковъ, причемъ опять нанесъ имъ пораженіе, причину котораго надо опять искать въ десантныхъ войскахъ загромождавшихъ палубы союзныхъ кораблей.

Англичане поспѣшили начать переговоры о мирѣ, который и былъ заключенъ въ началѣ 1674 года.

Въ третьей англо-голландской войнѣ, Соединенныя Провинціи, располагая силами гораздо меньшими, оказались побѣдителями, благодаря только тому, что неизмѣнно слѣдовали принципамъ морской стратегіи, въ то время какъ союзники совершили рядъ отступленій отъ этихъ принциповъ.

Неизмѣнность главныхъ принциповъ морской стратегіи.

Такимъ образомъ англо-голландскія войны выяснили начала морской стратегіи, отступленіе отъ которыхъ и непониманіе ихъ непремѣнно должно вести къ неудачѣ, за исключеніемъ особо благопріятнаго стеченія обстоятельствъ, когда никакія ошибки не могутъ повліять на успѣхъ пред-

приятие.

Въ настоящее время, съ появленiемъ пара, стальныхъ кораблей и минъ, немного осталось отъ тактики парусного флота, но всѣ морскiе авторитеты признаютъ, что принципы морской стратегiи остались неизмѣнными, точно также какъ и на сушѣ, скорострѣльныя ружья, желѣзныя дороги и телеграфы, измѣнивъ тактику прежняго времени, ни въ чемъ не могли измѣнить принциповъ веденiя войны; справедливость такого заключенiя будетъ еще не разъ указана при изложенiи послѣдующихъ событiй.

Сами по себѣ принципы веденiя войны, высказанные отдѣльно, могутъ показаться слишкомъ простыми, безсодержательными, какъ-бы ничего не выражающими общими мѣстами, и дѣйствительно это будетъ такъ, если требовать отъ этихъ принциповъ, чтобы они учили какъ вести морскую войну; этого принципъ никогда не даетъ, онъ указываетъ только цѣль, къ которой слѣдуетъ стремиться при веденiи операцiй, и уже дѣло творчества таланта начальника примѣнить этотъ принципъ къ усло-

віемъ всевозможныхъ частныхъ слу-
чаевъ. Тѣмъ не менѣе значеніе прин-
ципа чрезвычайно важно, такъ
какъ онъ сразу ставитъ талантъ
на вѣрную дорогу и ошибки, ко-
торые послѣдній можетъ дѣ-
лать на этой дорогѣ очевидно
будутъ имѣть гораздо менѣе
важныя послѣдствія, чѣмъ если-
бы отсутствіе вѣрнаго принципа
поставило талантъ на невѣр-
ную дорогу.

Принципы необыкновенно просты,
нѣтъ ничего легче, какъ понять ихъ,
но изученіе военно-морской исторіи
показываетъ, что принципы эти
постоянно нарушаются. Происхо-
дитъ это потому, что *вся труд-
ность заключается въ томъ, чтобы
въ исполненіи, на дѣлѣ, оставаться
вѣрнымъ усвоеннымъ принципамъ*.
Это показываетъ, что мало понять
ихъ умомъ, недостаточно воспри-
нять ихъ только наружно, а надо
владѣть ими настолько, чтобы,
даже не думая о нихъ, всегда
дѣйствовать въ ихъ духѣ, а для
этого нуженъ продолжитель-
ный трудъ, настойчивая и упор-
ная работа мысли въ ихъ на-
правленіи. Необходимо отдаться
имъ всѣмъ своимъ внутреннимъ
существомъ, выносить ихъ, вы-
страдать, выработать изъ самого

себя, а не повторять ихъ только съ чужихъ словъ.

И только при обширныхъ свѣдѣніяхъ изъ военно-морской исторіи принципы стратегіи получатъ смыслъ и содержаніе, только тогда они не будутъ казаться безсодержательными общими мѣстами и только такое ихъ изученіе дастъ возможность примѣнять ихъ во всякомъ частномъ случаѣ. Военное искусство основано на неизмѣнныхъ началахъ. Невѣжды пренебрегутъ изученіемъ ихъ, глупцы надъ ними будутъ издѣваться, люди ограниченные ими будутъ пользоваться слѣпо, машинально и часто некстати; одни только талантливые люди, которые будутъ въ состояніи дойти до сознанія ихъ духа, съумѣютъ примѣнять ихъ къ дѣлу, видоизмѣнять ихъ, или отступать отъ нихъ сообразно времени, мѣсту и обстоятельствамъ.

Вліяніе англо-голландскихъ войнъ на типы военныхъ судовъ и на тактику парусныхъ флотовъ.

Какъ было указано выше, (стр. 81 и 108), въ началѣ XVII столѣтія не было установившихся типовъ военныхъ судовъ, а также не существовало и морской тактики.

Такимъ образомъ, громадные флоты участвовавшіе во

сраженіяхъ первой англо-голландской войны, представляли изъ себя скопище кораблей всевозможныхъ величинъ, самыхъ различныхъ образомъ вооруженныхъ, причемъ большая ихъ часть состояла изъ купеческихъ судовъ, временно приспособленныхъ для военныхъ цѣлей. Флоты сходились на самую близкую дистанцію, безъ всякаго порядка въ расположеніи судовъ, двигавшихся группами; каждый выбиралъ себѣ противника самъ и окончательною цѣлью все таки еще оставалось взятіе непріятельскаго корабля на абордажъ.

Въ виду этого каждый изъ противниковъ старался выбрать передъ сраженіемъ навѣтренное положеніе, такъ какъ тотъ, кто на вѣтрѣ, не подвергается опасности быть абордированнымъ и имѣетъ преимущество въ возможности выбора, куда и какъ абордировать непріятеля.

Брандеры.

Кромѣ того находившійся на вѣтрѣ могъ въ широкой степени пользоваться брандерами, которые производили страшное опустошеніе, благодаря тому, что суда сбивались въ кучи, а потому брандеръ пущенный по вѣтру

наветренника сцѣпился съ какимъ-нибудь изъ кораблей подвѣтреннаго флота.

Вслѣдствіе этого брандеры были въ большомъ ходу во время англо-голландскихъ войнъ, но благодаря тому, что въ это время, за малыми исключеніями, флотами и судами уже командовали военные моряки, дѣло не долго оставалось въ такомъ положеніи и къ началу второй англо-голландской войны было уже придумано средство противъ брандеровъ.

Линія баталіи

Для этой цѣли голландцы первые начали строить свои флоты въ одну линію кильватера.

При такомъ построеніи, каждая пара судовъ легко могла пропустить брандеръ, идущій съ навѣтра, на подвѣтренную сторону, гдѣ онъ уже становился безвреднымъ.

Англичане переняли этотъ строй отъ голландцевъ и къ концу XVII столѣтія флоты уже никогда не строились иначе для боя.

Возникъ строй кильватера, какъ средство противъ брандеровъ, но на самомъ дѣлѣ у него

Лейтенантъ Кладо.

оказались и другія достоинства, такъ какъ при такомъ строѣ, вся артиллерія эскадры обращалась на непріятеля, тогда какъ раньше многіе корабли бывали окружены своими-же и, чтобы пустить въ дѣло свои пушки, имъ надо было выбираться на просторъ.

Линейный корабль.

Разъ линія баталіи была установлена, корабли составляющіе эту линію, не могли уже мѣнять свое мѣсто, а потому, при большой разницѣ въ величинѣ кораблей того-же флота, легко могло случиться, что слабѣйшій корабль одного флота могъ оказаться противъ сильнѣйшаго изъ непріятельскихъ судовъ.

Такимъ образомъ прямымъ слѣдствіемъ введенія кильватернаго строя, явилась необходимость ставить въ этотъ строй суда приблизительно одного и того-же типа. Корабли эти не могли быть небольшой силы, потому-что это влекло-бы за собой большое ихъ число, т. е. удлиненіе линіи и слѣдовательно болѣе трудное управленіе флотомъ.

Также не могъ этотъ корабль быть слишкомъ большимъ, такъ какъ этому препятство-

вали технические трудности постройки больших кораблей, ихъ неповоротливость, а также опасение потерять слишкомъ много при потерѣ такого корабля.

Такимъ образомъ выработался типъ боевого судна, средней величины, предназначенный сражаться въ линіи баталіи, отчего онъ и получилъ названіе линейного корабля.

Фрегатъ. Разъ явились линейные корабли, занимавшіе каждый опредѣленное мѣсто въ строю, необходимо было создать другой типъ для развѣдочной и посыльной службы; суда эти не должны были принимать участіе въ сраженіи, а потому сила артиллеріи ихъ могла быть гораздо слабѣе, чѣмъ у линейного корабля, но все-таки размѣры ихъ не могли быть очень малыми, такъ какъ, плавая вмѣстѣ съ флотомъ, они должны были брать запасы на всю кампанію; при этомъ ходъ судовъ этого типа долженъ былъ превышать ходъ линейныхъ кораблей, чтобы свободно уходить отъ флота въ различные стороны и затѣмъ къ нему присоединяться. Эти требованія привели къ появле-

нію фрегата.

Легкій крейсеръ. Большіе флоты коммерческихъ судовъ, требуя большихъ эскадръ для своего конвоированія, т.е. отвлеченія военныхъ судовъ отъ главной ихъ цѣли (борьбы за обладаніе моремъ), стѣсняли эти эскадры при бою со встрѣтившимся непріятелемъ и, попавъ цѣликомъ въ руки непріятеля, дѣлали своему отечеству слишкомъ большой убытокъ. Вслѣдствіе этого для защиты торговли была выработана система, раздѣлять коммерческіе суда на небольшіе отряды, и каждому такому отряду давать конвоировъ небольшой силы. Такимъ образомъ была вѣроятность, что только небольшая часть судовъ попадетъ въ руки непріятеля, который при этомъ не можетъ послать въ погоню за мелкими отрядами свои линейные суда, такъ какъ ему пришлось бы раздѣлить свой военный флотъ на мелкіе отряды, причемъ кромѣ того игра не стоила свѣчъ, такъ какъ не было надежды захватить сразу большое количество купеческихъ судовъ. Такимъ образомъ выработался третій типъ, легкій

крейсеръ, назначеніе котораго было охранять свои торговые суда и нападать на торговлю непріятеля. Для этой-же цѣли отдѣлялись иногда и фрегаты.

Сигналы.

Къ этимъ-же англо-голландскимъ войнамъ относится изобрѣтеніе, или върнѣе усовершенствованіе сигналовъ Герцогомъ Іоркскимъ.

Тактика парусныхъ флотовъ конца XVII столѣтія.

Въ продолженіи трехъ англо-голландскихъ войнъ тактика получила настолько большое развитіе, что явилась возможность сформулировать ее принципы и вывести изъ нихъ рядъ правилъ для всевозможныхъ случаевъ.

Это было первый разъ сдѣлано іезуитомъ Павломъ Гостомъ, въ его книгѣ „Искусство военныхъ флотовъ", изданной во Франціи въ 1697 году.

Павелъ Гостъ долгое время состоялъ при французскомъ адмиралѣ Турвилѣ, который справедливо считался лучшимъ тактикомъ своего времени, а потому его книга можетъ считаться полнымъ выраженіемъ того, чего достигла тактика въ концѣ XVII столѣтія.

Сочиненіе Павла Госта „Искусство военныхъ флотовъ".

Приведемъ изъ этой книги нѣкоторые выдержки.

Преимущество флота находящагося на вѣтрѣ.

Флотъ находящійся на вѣтрѣ является хозяиномъ положенія, такъ какъ отъ него зависитъ начать сраженіе или отъ него уклониться. При поврежденіи части непріятельскихъ кораблей ему легче послать брандеры, чтобы ихъ сжечь или послать погоню за бѣгущими непріятельскими кораблями. Кромѣ того пороховой дымъ сейчасъ-же относитъ, что облегчаетъ дѣйствіе артиллеріи.

Преимущество флота находящагося подъ вѣтромъ.

На корабляхъ подвѣтреннаго флота орудія нижнихъ батарей могутъ дѣйствовать во всякую погоду и не можетъ быть случая, чтобы налетѣвшій во время сраженія шквалъ заставилъ-бы корабль черпнуть нижними портами.

Подвѣтренный флотъ легче можетъ отступить съ мѣста сраженія, а также ему удобнѣе прикрыть поврежденные корабли за своей линіей баталіи.

Линія баталіи.

Флотъ во время боя непремѣнно слѣдуетъ выстраивать на линіи бейдевинда т. е. линія баталіи должна составлять съ направленіемъ вѣтра уголъ въ 6 R. Вмѣстѣ съ тѣмъ

всѣ корабли должны быть направлены по этой линіи, т. е. править въ бейдевиндъ.

Конечно можно-бы было править бейдевиндъ и не находясь на линіи бейдевинда, но это не рекомендуется въ виду очень большой трудности сохранить въ этомъ случаѣ строй въ порядкѣ, а также въ виду того, что тогда флоты не могли-бы быть обращены бортами прямо одинъ противъ другого.

Если навѣтренный флотъ не будетъ идти въ бейдевиндъ, то онъ теряетъ преимущества связанныя съ его положеніемъ относительно вѣтра, такъ какъ въ этомъ случаѣ подвѣтренный флотъ легко можетъ къ нему приблизиться и даже выиграть у него вѣтеръ.

Кромѣ того, если навѣтренный флотъ построенъ на линіи бейдевинда, то каждый изъ его поврежденныхъ кораблей, повернувъ оверштагъ, можетъ спуститься до бакштага 10R отъ вѣтра, не рискуя упасть подъ вѣтеръ своей линіи т. е. не рискуя быть захваченнымъ непріятелемъ.

Подвѣтренный флотъ для

сраженіе уже по неволѣ долженъ занять положеніе параллельное навѣтренному флангу. Дѣйствительно, если-бы навѣтренный флотъ лежалъ на линіи бейдевинда, а линія подвѣтреннаго флота не была-бы ему параллельна, то арьергардъ перваго легко могъ-бы напасть на заднія корабли послѣдняго, причемъ помощь имъ оказать было-бы невозможно. Для этого пришлось-бы переднимъ кораблямъ поворачивать овертагъ или черезъ фордевиндъ, подвергаясь продольнымъ выстрѣламъ непріятеля и разстраивая вполнѣ строй, или стараться завязать дѣло по всей линіи, чего могъ не допустить непріятель, благодаря своему навѣтренному положенію.

Кромѣ того, лежа въ бейдевиндѣ, подвѣтренный флотъ имѣлъ возможность легко воспользоваться всякой благопріятной ему перемѣной вѣтра чтобы выиграть у противника вѣтеръ.

Разстояніе между кораблями въ линіи баталіи опредѣлялось въ одинъ кабельтовъ, Меньшее разстояніе не давало-

Литографія А. Якобсона (В. О. 7 лин. № 4).

бы возможности свободно управлять-
ся и выйти изъ строя въ случаѣ
повреждения; напротивъ, меньше
сомкнутый флотъ, сражаясь съ
флотомъ болѣе сомкнутымъ, рис-
куетъ поставить два свои корабля
подъ огонь трехъ непріятельскихъ;
или три — подъ огонь четырехъ
и т. д....

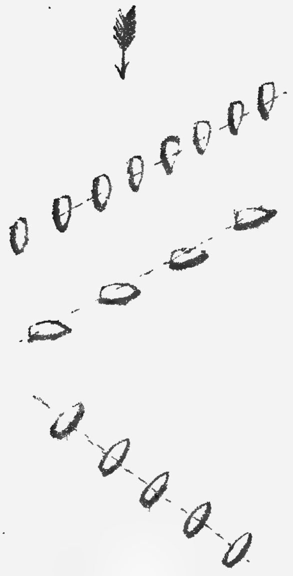
Примѣчаніе. Надо замѣтить,
что хотя линія кильватера ста-
ла обязательнымъ строемъ для сра-
женія, это нисколько не мѣшало,
во время боя, начальникамъ от-
дѣльныхъ частей, не дожидаясь
на это сигнала отъ адмирала,
разстроить свою линію, чтобы,
воспользовавшись благопріятными
обстоятельствами, окружить
часть кораблей непріятеля, по-
ставить его въ два огня и т. п.
Однимъ словомъ, установленіе опре-
дѣленнаго строя для боя, нисколь-
ко не отнимало отъ начальни-
ковъ личной ихъ иниціативы.

Походный строй.

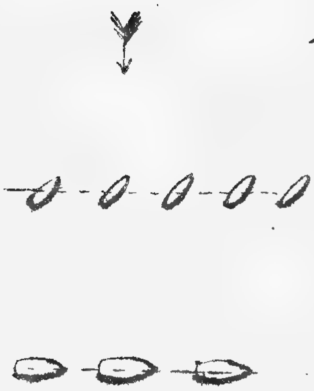
Линія баталіи, опредѣляя
курсъ каждаго корабля, очевидно
можетъ служить только для
сраженія, а потому для эскадрен-
ныхъ плаваній пришлось создать
другіе строи.

Главное требованіе предъяв-
ляемое къ походному строю со-
стоитъ въ томъ, чтобы изъ него

при всѣхъ обстоятельствахъ легко можно было перейти въ линію баталіи. Затѣмъ уже надо стараться чтобы флотъ не былъ разбросанъ на большое разстояніе и чтобы каждый корабль могъ легко удерживать свое мѣсто въ строю.



Болѣе всего удовлетворяетъ первому условію флотъ, выстроенный на линіи бейдевинда, но въ виду того, что флотъ въ этомъ случаѣ сильно растянутъ и сохраненіе своего мѣста въ строю каждымъ кораблемъ чрезвычайно трудно, строй этотъ не рекомендуется; кромѣ того, выбирая этотъ строй, надо предвидѣть на какомъ галсѣ придется вступить въ бой, что можно сдѣлать съ нѣкоторою вѣроятностью только въ виду непріятеля.



Не зная на какомъ галсѣ придется принять сраженіе, можно выстроить флотъ на линіи галфвинда, но этотъ строй, имѣя тѣ-же недостатки, что и предъидущій, еще кромѣ того съ большимъ трудомъ перестраивается въ линію баталіи, а потому и не употребляется.

Болѣе удачнымъ для послѣдняго случая является походный строй, состоящій изъ двухъ линій бейдевинда, сходящихся подъ

тупымъ угломъ, въ вершинѣ кото-
раго и помѣщается начальникъ
флота.

Единственный недостатокъ такого строя заключается въ трудности каждому кораблю удержать свое мѣсто.

Наконецъ самымъ лучшимъ походнымъ строемъ является ордеръ трехъ колоннъ, на трехъ линіяхъ бейдевинда. Переходъ изъ него въ линію баталіи не представляетъ затрудненій, флотъ не растянутъ, а для того чтобы каждый корабль могъ легко удерживать свое мѣсто въ строю, разстояніе между колоннами дается съ такимъ расчетомъ, чтобы линіи, соединяющія концевой корабль одной колонны съ головнымъ кораблемъ слѣдующей подвѣтренной колонны, составляли съ линіей вѣтра прямой уголъ.

Строй для отступленія.

При отступленіи флота рекомендуется выстроить его на двухъ линіяхъ бейдевинда, сходящихся подъ тупымъ угломъ, причемъ вершина угла, въ которой находится адмиралъ, должна быть обращена къ непріятелю, а внутри этого угла помѣщаются поврежденные суда и транспорты.

Оборона пролива.

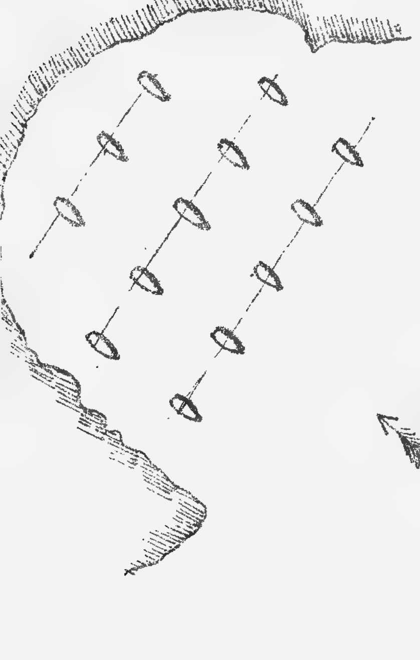
Для обороны пролива слѣдуетъ имѣть флотъ вдвое сильнѣе прорывающагося непріятельскаго флота, и раздѣленный на двѣ части, онъ долженъ расположиться по обѣ стороны пролива.

Если этого не будетъ сдѣлано, то во время отхожденія его у подвѣтреннаго берега, непріятель можетъ пройти, придерживаясь къ вѣтру; когда-же онъ будетъ у навѣтреннаго берега, непріятель, держа полнѣе, и имѣя вслѣдствіе этого лучшій ходъ, можетъ проскочить у него подъ носомъ.

Прорывъ черезъ проливъ.

Для прорыва черезъ проливъ рекомендуется построить флотъ въ отступной строй, вершиной угла впередъ.

Постановка на якорь.



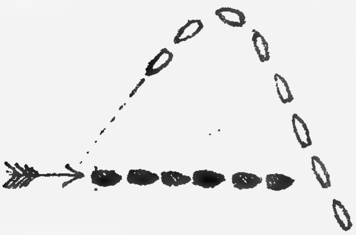
Для якорной стоянки предлагается разставлять корабли по линіямъ перпендикулярнымъ къ тому направленію откуда можетъ показаться непріятель оставляя промежутки между этими линіями въ три кабельтова. Такое построеніе даетъ возможность, снимаясь съ якоря, прямо выстраиваться въ линію баталіи на любой галсъ, причемъ для маневрированія отдѣльныхъ кораблей мѣста вполнѣ достаточно.

Установивъ основаніе для по-

строенія флотовъ въ различныхъ случаяхъ, Госте даетъ подробныя правила какъ поступать, для перемѣны мѣстъ эскадръ въ различныхъ строяхъ, для исправленія строя при перемѣнѣ вѣтра и для перехода изъ одного строя въ другой.

<u>Принудить непріятеля къ бою.</u>

Госте считаетъ за аксіому, что, когда два равные флота находятся долгое время другъ у друга въ виду, то могутъ принудить одинъ другого къ бою.



Навѣтренный флотъ легко можетъ вступить въ бой, спускаясь на непріятеля, остерегаясь при этомъ держать очень полно, такъ какъ, воспользовавшись этимъ, подвѣтренный флотъ можетъ поворотить оверштагъ и выйти на вѣтеръ.

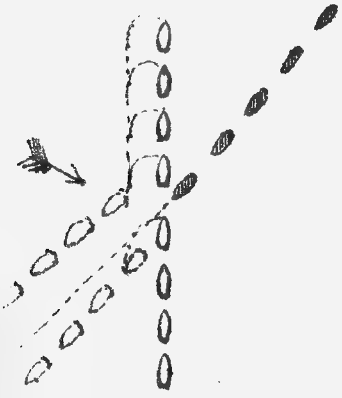
Если подвѣтренный флотъ обращается въ бѣгство, то казалось-бы что нѣтъ причины, по которой навѣтренный флотъ долженъ-бы быть его догонять. Но такъ какъ въ каждой эскадрѣ имѣются всегда хорошіе и плохіе ходоки, то быстроходные корабли навѣтреннаго флота быстро нагонятъ непріятельскій арьергардъ и вступятъ съ нимъ въ сраженіе; тогда подвѣтренному флоту предстоитъ, или

потерять свои плохо-ходящіе ко-
рабли, или приметъ бой.

Если бою добивается подвѣтрен-
ный флотъ, то ему слѣдуетъ зор-
ко слѣдить за движеніями не-
пріятеля, ложась съ нимъ постоян-
но на тотъ-же галсъ, и не упус-
кая его такимъ образомъ изъ вида.
Въ такомъ положеніи, ему слѣ-
дуетъ ожидать перемѣны вѣтра,
и когда онъ окажется на вѣтрѣ,
то легко принудить непріятеля
къ бою.

Такъ какъ въ то время, когда
Гостъ писалъ свою книгу, флоты
плавали только въ продолженіи
лѣтнихъ мѣсяцевъ, то благо-
даря короткимъ и свѣтлымъ
ночамъ, флотъ уклоняющійся отъ
боя не имѣлъ возможности сбить
съ толку противника ложными
курсами и уйти отъ него, поль-
зуясь темнотою.

Прорѣзываніе непріятельской линіи.



Гостъ не совѣтуетъ прорѣ-
зать непріятельскую линію, счи-
тая этотъ маневръ чрезвы-
чайно опаснымъ, не дающимъ
особыхъ преимуществъ и даже
невозможнымъ, если непріятель
не захочетъ допустить его. Для
этого, въ тотъ моментъ, когда
головной корабль прорѣзываю-
щаго флота подходитъ къ линіи
противника, всѣ корабли по-

слѣдняго должны сразу повернуть и лечь однимъ галсомъ съ прорѣзающимъ флотомъ, причемъ легко будетъ поставить часть кораблей послѣдняго между двухъ огней.

Раздѣленіе флота.

Флотъ принято было раздѣлять на три эскадры, изъ которыхъ каждая состояла изъ трехъ дивизій и состояла подъ командой трехъ флагмановъ: Адмирала, Вице-Адмирала и Контръ-Адмирала. Эскадры различались цвѣтомъ кормового флага, причемъ въ каждой изъ нихъ Адмиралъ подымалъ флагъ соотвѣтствующаго цвѣта на гротъ-мачтѣ, Вице-Адмиралъ — на фокъ-мачтѣ и Контръ-Адмиралъ — на бизань-мачтѣ. Каждый корабль подымалъ вымпелъ цвѣта соотвѣтствующаго той эскадрѣ, въ которой онъ состоялъ, на той мачтѣ, на которой имѣлъ флагъ его начальникъ дивизіи; такимъ образомъ корабль съ синимъ вымпеломъ на бизань-мачтѣ, принадлежалъ третьей дивизіи эскадры синяго флага. Для различенія кораблей въ той-же дивизіи, каждый изъ нихъ подымалъ одинъ изъ пяти флюгеровъ на различныхъ мачтахъ.

Такимъ образомъ можно было различить въ дивизіи 15 кораблей, а во всемъ флотѣ 135.

Сигналы.

Вышеозначенные флаги, вымпела и фонари, поднимаемые на соответствующихъ мачтахъ флагманскаго корабля служили позывными.

Насколько мало еще была разработана сигнальная часть въ тѣ времена, видно изъ того, что у Госта помѣщено только 67 сигналовъ.

Сраженіе при мысѣ Ла-Хогъ. 19-23 Мая 1692 г.

Послѣдняя четверть XVII столѣтія ознаменовалась непрерывными войнами французовъ съ голландцами, испанцами и англичанами, причемъ французскій флотъ, благодаря прекрасной организаціи выработанной и приведенной въ исполненіе знаменитымъ Кольберомъ, подъ предводительствомъ такихъ талантливыхъ адмираловъ, какъ Дюкенъ и Турвиль, одержалъ цѣлый рядъ блестящихъ побѣдъ надъ своими противниками.

Въ 1692-мъ году Людовикъ XIV, желая помочь изгнанному изъ Англіи королю Іакову II возвратить себѣ престолъ, снарядилъ многочисленную армію, которая въ ожиданіи переправы на англійскій берегъ, расположилась

лагеремъ между Шербургомъ и мысомъ Ла-Хогъ, имѣя при себѣ болѣе 300 транспортовъ. Для прикрытія переправы арміи въ Англію, вооружались двѣ эскадры: одна въ Брестѣ, въ числѣ 44-хъ кораблей, подъ командою Графа Турвиля; другая, состоящая изъ 23-хъ кораблей — въ Тулонѣ, подъ начальствомъ Графа д'Эстре. Предварительно эскадры должны были соединиться въ англійскомъ каналѣ и разбить непріятельскій флотъ.

Въ это время Англія находилась въ союзѣ съ Голландіей, а потому для достиженія своей цѣли французскій флотъ могъ быть достаточнымъ только въ томъ случаѣ, если-бы ему удалось выйти въ море раньше, чѣмъ англичане соединятся съ голландцами, а между тѣмъ въ половинѣ Мая тулонская эскадра еще не была даже готова къ выходу.

Въ это время приверженцы экс-короля, находившіеся при французскомъ дворѣ, увѣрили Людовика XIV, что голландскій флотъ еще далеко не готовъ къ выходу, а въ числѣ англійскихъ командировъ находится много сторонниковъ Іакова II, которые ждутъ

только появленіе французовъ, чтобы перейти на ихъ сторону. Вслѣдствіе этого король, считая дальнѣйшее промедленіе невыгоднымъ, послалъ Турвилю приказаніе, немедленно выйти изъ Бреста, отыскать англичанъ и вступить съ ними въ сраженіе, не смотря на то въ какомъ-бы числѣ они ни оказались.

Турвиль пробовалъ возражать, но безуспѣшно и 12-го Мая, когда вѣтеръ сдѣлался ему попутнымъ, онъ вышелъ въ море съ 44 кораблями. Какъ разъ въ это время Людовикъ получилъ извѣстіе о соединеніи флотовъ голландцевъ и англичанъ, а также опроверженіе слуховъ о намѣреніи англійскихъ командировъ измѣнить новому королю; немедленно изъ всѣхъ портовъ были отправлены легкія суда, чтобы передать Турвилю новые приказанія, избѣгать сраженія во что-бы то ни стало, но къ несчастію ни одно изъ этихъ судовъ не нашло французскаго флота.

Послѣдній между тѣмъ, подгоняемый попутнымъ SW, быстро подвигался къ западу и 19-го Мая рано утромъ, находясь у мыса Барфлёръ, Тур-

вилъ увидѣлъ подъ вѣтромъ союзный флотъ, лежавшій на правомъ галсѣ въ линіи баталіи, въ числѣ 88 кораблей. Сейчасъ-же собранъ былъ военный совѣтъ, который постановилъ единогласно, что, въ виду громаднаго неравенства въ силахъ, надо избѣжать сраженія во что бы-то ни стало. Тогда Турвиль объявилъ полученное имъ категорическое приказаніе короля: возражать было нечего и всѣ разъѣхались по своимъ судамъ, чтобы приготовиться къ смертельному бою, въ исходѣ котораго никто не сомнѣвался.

Велико было удивленіе союзныхъ адмираловъ, когда они увидали французскій флотъ, спускавшійся на нихъ съ попутнымъ вѣтромъ въ линіи баталіи! Много нашлось капитановъ, особенно среди голландцевъ, которые съ тревогой задавали себѣ вопросъ, не обладаетъ-ли въ самомъ дѣлѣ Турвиль увѣренностью, — что часть командировъ англійскаго флота передастся французамъ?

Находясь въ центрѣ своей линіи, Турвиль направился прямо на корабль Русселя, командовавшаго англійскимъ фло-

томъ, авангардъ французовъ велъ Амфревиль, имѣвшій противникомъ голландскаго адмирала Алмеманда, а въ арьергардѣ Габаре находился противъ англійскаго адмирала Эшби.

Въ 11 ч. утра передовые корабли открыли огонь. Вслѣдствіе сравнительной малочисленности французскихъ эскадръ, между ними образовались широкіе промежутки и все-таки почти весь англійскій арьергардъ не имѣлъ противниковъ, такъ что бой кипѣлъ только въ центрѣ и въ авангардѣ союзниковъ. Въ это время вѣтеръ отошелъ къ NW, что дало возможность послѣдней дивизіи англійскаго арьергарда, подъ начальствомъ Шовеле, прорѣзать французскую линію, поставленную такимъ образомъ между двухъ огней, причемъ всѣ усилія союзниковъ были сосредоточены на атакѣ французскаго центра, который храбро защищался, потопивъ два англійскихъ корабля. Особенно жестокому нападенію подвергся флагманскій корабль Турвиля „Soleil Royal", шесть брандеровъ одинъ за другимъ были пущены на него съ отряда Шовеле, но,

благодаря своему искусству въ управленіи кораблемъ, Турвилю удалось ихъ избѣжать. Къ вечеру совсѣмъ затихло и сражавшіеся флоты понесло теченіемъ, вслѣдствіе чего французы и Шовель отдали якорь; Руссель не сразу замѣтилъ этотъ маневръ и приказалъ стать на якорь тогда, когда его суда были далеко отъ французскаго флота, вслѣдствіе чего Шовель оказался въ критическомъ положеніи далеко отъ своихъ; тогда онъ приказалъ обрубить канаты и суда его протащило теченіемъ между французскими кораблями, причемъ англичане сильно пострадали отъ продольнаго огня непріятеля.

Такимъ образомъ, несмотря на громадное неравенство силъ, этотъ день кончился для Турвиля благополучно: онъ не потерялъ ни одного корабля, въ то время какъ у англичанъ недоставало двухъ. Однако многіе французскіе корабли сильно пострадали и на слѣдующее утро надо было ожидать нападенія со стороны союзниковъ, которые очевидно постараются загладить свою неудачу. Вслѣдствіе этого рѣшено было отступать и ночью въ туманѣ

кораблями начали сниматься съ якоря: три изъ нихъ попали къ берегамъ Англіи и оттуда благополучно добрались въ Брестъ, шесть другихъ направились къ Кале, обошли Англію съ сѣвера и тоже достигли Бреста, и къ утру $20^{го}$ Мая Турвиль оказался всего съ $34^{мя}$ кораблями. Имѣя между своимъ флотомъ и союзниками порядочное разстояніе, Турвиль рѣшился направиться въ проливъ между материкомъ и скалами, лежащими противъ мыса Ла-Хогъ, разсчитывая воспользоваться въ немъ страшно быстрыми теченіями во время прилива и проскочить здѣсь къ берегамъ Бретани. Но тутъ Турвиль сдѣлалъ непростительную ошибку: флагманскій его корабль „Soleil Royal“ и два, три другихъ, сильно поврежденные, задерживали ходъ всей эскадры; надо было ими пожертвовать, предоставивъ имъ спасаться въ Шербургъ, но Турвиль не имѣлъ духа это сдѣлать, вслѣдствіе чего, когда разъ въ то время, какъ флотъ его находился въ проливѣ, теченіе перемѣнилось и принудило его заднихъ кораблей,

вмѣстѣ съ его собственнымъ кораблемъ были отброшены назадъ, въ то время какъ авангардъ благополучно добрался до С. Мало.

Англичане не рѣшились послѣдовать въ проливъ за французами; Русселъ, отдѣлилъ за авангардомъ отрядъ подъ начальствомъ Диби, который, обойдя скалы кругомъ, такъ и не могъ догнать французовъ, а самъ съ главными силами послѣдовалъ за Турвилемъ, который поставилъ свои суда на мель въ бухтѣ Ла-Хогъ. Здѣсь на берегу имѣлись кое-какія укрѣпленія и масса сухопутныхъ войскъ, но смятеніе было такъ велико, что тридцать шесть долгихъ часовъ было потеряно на безполезныя пререканія и обсужденіе различныхъ предложеній, на дѣлѣ-же для защиты судовъ не было ничего предпринято. Въ это время англичане, неимѣвшіе возможности подойти къ французскимъ кораблямъ, стоявшимъ на мели, снарядили экспедицію изъ всѣхъ шлюпокъ и мелкихъ судовъ эскадры, которая ночью произвела внезапное нападеніе

и сожгла всѣ корабли и множество транспортовъ. Нѣсколько французскихъ судовъ добравшихся до Шербурга были тамъ тоже поставлены на мель и сожжены самими французами.

Послѣдствія сраженія при мысѣ Ла-Хогъ.

Разгромъ при мысѣ Ла-Хогъ былъ неожиданнымъ тяжелымъ ударомъ французскому флоту, но не въ потерѣ кораблей и людей заключалась главная тяжесть этого удара, а въ произведенномъ имъ нравственномъ впечатлѣніи на французское правительство, которое съ этого времени круто измѣнило способъ веденія морской войны.

Уже за нѣсколько лѣтъ до этого пораженія, Франція, истощенная непрерывными войнами которые велъ Людовикъ XIV, съ трудомъ находила средства для снаряженія большихъ флотовъ, въ виду чего явилось много сторонниковъ, и между ними морской министръ, идеи отказаться отъ морской войны и употребить всѣ средства на уничтоженіе торговли непріятеля, что обходилось гораздо дешевле, такъ какъ

къ этому привлекаются частные арматоры, получающіе отъ правительства только патентъ на право носить военный флагъ и захватывать непріятельскія торговыя суда.

Крейсерская война и безплодность ея, въ смыслѣ вліянія на результаты войны.

Послѣ пораженія при Ла-Хогѣ, мнѣніе это окончательно восторжествовало: военные флоты, хотя выходили еще иногда въ море, но, плохо снабженные людьми и припасами, не предпринимали никакихъ рѣшительныхъ дѣйствій и по большей части стараясь избѣгать встрѣчи съ непріятелемъ; офицеры и матросы, привлекаемые возможностью быстрой наживы, толпами уходили на приватиры; наконецъ правительство стало отдавать, для превращенія въ приватиры, офицерамъ и частнымъ лицамъ, военные суда и всѣ средства морскихъ арсеналовъ, причемъ, въ случаѣ крушенія или плѣна, арматоры не отвѣчали за погибшее казенное имущество. Въ результатѣ черезъ десять лѣтъ прекрасный французскій флотъ былъ сведенъ на нѣтъ, приватиры были переловлены англичанами или брошены по произволу судьбы своими хозяевами; личный составъ военнаго флота разсѣялся, потерялъ

военный духъ, гоняясь только за наживой, и перестали составлять одно стройное цѣлое.

Правда, англичане понесли громадные убытки, потерявъ тысячи своихъ торговыхъ судовъ, отчего обогатились только частныя лица, а не французское правительство, но наиболѣе значенiе имѣлъ тотъ фактъ, что разоренiе англiйской торговли, положительно не имѣло никакого влiянiя на условiя мира и въ этомъ отношенiи не принесло французамъ никакой пользы, берега же Францiи, лишившейся своего флота, не разъ подвергались разоренiю.

Состоянiе тактики въ серединѣ XVIII столѣтiя.

Только въ серединѣ XVIII столѣтiя началъ возрождаться французскiй флотъ, и сейчасъ же Англiя, справедливо считавшая себя въ это время владычицей морей, ухватилась за первый попавшiйся предлогъ, чтобы объявить Францiи войну, имѣя въ виду не дать послѣдней времени вполнѣ возстановить свой флотъ.

Въ послѣдовавшей затѣмъ борьбѣ, французы, боясь потерять свои корабли, еще дурно снаряженные и плохо управляемые, заняли оборонительное положе-

ніе и старались только отразить непріятеля съ наименьшимъ вредомъ для себя; англичане-же, увѣренные въ своихъ силахъ, упоенные славой цѣлаго ряда побѣдъ надъ своими противниками, были во всѣхъ сраженіяхъ нападающей стороной, стараясь уничтожить или взять въ плѣнъ какъ можно больше непріятельскихъ кораблей.

Въ это время прошло уже около 50 лѣтъ съ тѣхъ поръ какъ были выработаны и введены во всеобщее употребленіе принципы морской тактики изложенные Павломъ Гостомъ. Пока ихъ примѣняли на дѣлѣ люди, на глазахъ которыхъ эти принципы вырабатывались, они не стѣсняли иниціативы начальниковъ отдѣльныхъ частей. (Примѣчаніе стр. 161); такъ напр. поступилъ Шовель въ сраженіи при мысѣ Барфлёръ (стр. 172), поставивъ Турвиля между двухъ огней, воспользовавшись для этого маневра благопріятными обстоятельствами.

Теперь-же, съ теченіемъ времени, явилось стремленіе, изъ руководящихъ началъ, какими и должны только быть всякіе принципы, обратить ихъ въ непре-

ложенные правила, отступление отъ которыхъ считалось уже преступленіемъ; въ глазахъ многочисленныхъ теоретиковъ, даже побѣда не считалась за таковую, если она была одержана не по правиламъ. Отчасти такое явленіе объяснялось господствовавшимъ въ то время классическимъ направленіемъ, стремившимся подчинить литературу, искусство и науки опредѣленнымъ правиламъ, яко-бы непреложнымъ.

Тулонское сраженіе 11 февраля 1744 г. Фиг. 33–37.

Самымъ яркимъ выраженіемъ этого направленія явилось отношеніе англійскаго общества и морскаго суда къ поведенію англійскаго адмирала въ Тулонскомъ сраженіи.

Когда, послѣ смерти императора Карла VI, дочь его Марія Терезія вступила во владѣніе всѣми землями австрійской монархіи, многіе изъ европейскихъ государей заявили притязаніе на австрійскій престолъ, вслѣдствіе чего вся Европа раздѣлилась на два лагеря, вступившіе между собою въ борьбу, получившую названіе войны за австрійское наслѣдство.

Такъ какъ Испанія и Франція были противъ Австріи, то

Англiя, которая собственно никакихъ интересовъ въ этомъ наслѣдствѣ не имѣла, примкнула къ Австрiи съ того цѣлью, чтобы имѣть случай разгромить возрождавшiйся французскiй флотъ и попробовать отобрать отъ Испанiи и Францiи ихъ богатыя колонiи.

Война еще между Францiей и Англiей не была объявлена, но англiйская эскадра, въ числѣ 29 кораблей, подъ начальствомъ адмирала Матьюса, блокировала франко-испанскiй флотъ въ Тулонѣ. Союзные корабли были плохо снабжены, имѣли неопытную команду, причемъ на испанскихъ корабляхъ еще недоставало много офицеровъ, матросовъ и солдатъ. Начальникъ союзнаго флота, французскiй адмиралъ Де-Куртъ, несмотря на свои 80 лѣтъ, проявилъ большую энергiю въ приведенiи своего флота въ порядокъ: онъ дополнилъ недостатокъ испанскихъ экипажей французами, дѣятельно занимался на рейдѣ подготовкой для боя личного состава, но ничего не могъ сдѣлать противъ антагонизма, который существовалъ между моряками двухъ нацiй, тѣмъ болѣе что Донъ-

Наварро, командиръ испанскаго отряда, не оказывалъ ему ни малѣйшаго содѣйствія.

Состояніе англійской эскадры тоже было не особенно блестяще: находясь долго у береговъ, экипажи сильно пострадали отъ дезертирства, а между адмираломъ Мэтьюсомъ и Вице-адмираломъ Лестокомъ, происходили постоянные раздоры, доходившіе до открытаго неповиновенія со стороны послѣдняго.

Наконецъ въ февралѣ 1744 года Де-Куртъ вышелъ въ море, имѣя въ своей эскадрѣ 16 французскихъ и 12 испанскихъ кораблей; Мэтьюсъ сейчасъ-же погнался за нимъ и утромъ 11го февраля, между Тулономъ и Гіэрскими островами, враждебные флоты, идя лѣвымъ галсомъ, оказались въ виду другъ у друга, причемъ англичане были на вѣтрѣ.

Вѣтеръ былъ легкій О, дававшій кораблямъ ходъ отъ 3 до 4 узловъ и постепенно стихавшій. Авангардъ и центръ союзниковъ (фиг. 33), состоявшіе изъ всѣхъ французскихъ и трехъ испанскихъ кораблей держались вмѣстѣ; затѣмъ на порядочномъ разстояніи шелъ дон-

Наварро съ тремя кораблями, а еще дальше, сильно отставши, шли остальные испанскіе корабли.

Арріергардъ англичанъ, подъ начальствомъ вице-адмирала Лестока, тоже былъ сильно отставши и на вѣтрѣ. При такомъ положеніи враждебныхъ флотовъ, въ 10 ч. утра адмиралъ Матьюсъ поднялъ сигналъ „Выстроить линію баталіи" и „Вступить въ бой".

Въ 1 ч. пополудни (фиг. 32), т. е. черезъ три часа послѣ сигнала, Лестокъ оставался все въ такомъ-же большомъ разстояніи отъ центра и повидимому ничего не предпринималъ чтобы съ нимъ соединиться. Между тѣмъ испанскій адмиралъ съ тремя судами, отдѣленный отъ своихъ, представлялъ изъ себя прекрасный объектъ для нападенія и надо было не терять времени, чтобы успѣть это сдѣлать, пока союзники не соединились. Вслѣдствіе этого Матьюсъ, не подымая сигнала „Спуститься на непріятеля", вышелъ изъ линіи и спустился прямо на корабль Дона-Наварро, считая, что этому движенію долженъ послѣдовать весь флотъ и тогда дѣйствительно, не прошло-бы и четверти часа, какъ

испанцы должны были-бы сдать-
ся, атакованные превосходными
силами. Между тѣмъ за Матью-
сомъ послѣдовали только два ко-
рабля, передній и задній его
мателоты; затѣмъ пять пе-
реднихъ кораблей его центра
открыли огонь съ дальней ди-
станціи по испанскому кораблю
„Подеро", находившемуся въ это
время въ отдаленности между
центромъ и арьергардомъ;
англійскій авангардъ, подъ на-
чальствомъ Роулея даже и не могъ
спуститься, такъ какъ въ этомъ
случаѣ, французы могли-бы легко
выиграть у него вѣтеръ и поста-
вить его въ два огня, а потому
Роулей поступилъ совершенно пра-
вильно, приведя въ крутой бейде-
виндъ; но вотъ корабли слѣдо-
вавшіе за Матьюсомъ и Ле-
стокъ съ арьергардомъ вполнѣ
могли и должны были послѣдо-
вать за своимъ адмираломъ и
конечно испанцы не могли-бы
устоять противъ такого пре-
восходства въ силахъ.

Оставшись почти одинъ, Матью
все-же вступилъ съ отрядомъ
Донъ-Наварро въ бой на самомъ
близкомъ разстояніи и скоро пе-
редній мателотъ испанскаго ад-
мирала былъ выбитъ изъ строя;

причемъ корабль, слѣдовавшій за Наварро, даже стрѣлялъ въ своего товарища, желая заставить его возвратиться на мѣсто.

Черезъ часъ (срв. 35) корабль испанскаго адмирала потерялъ всѣ стеньги, грота-рей, снасти были перебиты, нѣсколько орудій было подбито и 500 человѣкъ было выведено изъ строя убитыми и ранеными; въ такомъ положеніи Наварро принужденъ былъ прекратить огонь, чѣмъ воспользовался Матьюсъ и пустилъ на него брандеръ, и это произвело такой переполохъ на испанскомъ кораблѣ, что команда его стала съ подвѣтра бросаться за бортъ. Въ это время однако подошли заднія испанскія корабли и открыли по брандеру огонь, вслѣдствіе чего брандеръ взорвался, не достигнувъ цѣли.

Между тѣмъ корабли стрѣлявшіе въ „Подеръ", видя безполезность своего огня, вступили въ линію, продолжая обмѣниваться рѣдкими выстрѣлами съ французами; только одинъ изъ кораблей авангарда „Бервикъ", считая „Подеръ" вѣрной добычей, вышелъ изъ линіи, подошелъ къ нему на разстояніе пистолетнаго выстрѣла и открылъ огонь, причемъ первымъ-же

залпомъ произвелъ на испанскомъ корабле такое разрушение, что тотъ черезъ некоторое время спустилъ флагъ.

Въ это время (фиг. 36) Де-Курть, видя плачевное состояніе въ которомъ находился Донъ-Наварро, решилъ придти къ нему на помощь, для чего корабли французскаго авангарда начали последовательно поворачивать оверштагъ; тогда Роулей, опасаясь быть отрезаннымъ, сделалъ тоже самое, поворотивъ оверштагъ вдругъ, вследствие чего суда его потеряли строй, и направились на соединеніе съ центромъ. Матьюсъ, видя что никто его не поддерживаетъ, тогда какъ къ Наварро подошли его задніе корабли, а съ другой стороны подходятъ французы, долженъ былъ привести и вступить въ линію. Тоже самое принужденъ былъ сделать „Бервикъ", оставивъ на взятомъ въ плень испанскомъ корабле своего лейтенанта съ небольшимъ количествомъ матросовъ.

Лестокъ все еще оставался далеко назади, а потому, продолжая идти впередъ, Матьюсу предстояло выдерживать нападеніе всего флота союзниковъ, не имея при себе своего арьергарда.

Вслѣдствіе этого въ $5\frac{1}{2}$ ч. пополудни (фиг. 37) Матьюсъ приказалъ повернуть на другой галсъ и вновь выстроиться въ линію баталіи; такимъ образомъ онъ соединился съ Лестокомъ, который оказался теперь въ авангардѣ.

Де-Куртъ легко могъ-бы выйти на вѣтеръ у англичанъ и поставить ихъ въ два огня, такъ какъ имъ, ворочая вслѣдствіе слабости вѣтра, кто оверштагъ, а кто черезъ фордевиндъ, упали подъ вѣтеръ, но онъ не сдѣлалъ этого, желая прикрыть поврежденные испанскіе корабли; вслѣдствіе этого онъ направился между англичанами и испанцами, причемъ „Подеръ" перешелъ обратно въ руки союзниковъ.

Наступившая затѣмъ темнота прекратила бой; послѣ этого Матьюсъ еще нѣсколько дней издали слѣдовалъ за союзниками, но сраженіе не возобновилось и Де-Куртъ благополучно довелъ испанцевъ до Картагены, тогда какъ англичане отправились исправлять свои поврежденія въ Портъ-Магонъ на островѣ Миноркѣ.

<u>Примѣчаніе.</u> Тулонское сраженіе было первымъ, участ-

ники котораго, кромѣ донесеній, представили и планы расположенія судовъ въ различные моменты, и послѣ чего, это вошло уже въ обычай во всѣхъ флотахъ.

Вліяніе Тулонскаго сраженія на морскую тактику.

Какъ Де-Куртъ, такъ и Матьюсъ вмѣстѣ съ Лестокомъ были отданы подъ судъ. Первый обвинялся въ томъ, что не воспользовался случаемъ выйти на вѣтеръ англійскаго авангарда и тѣмъ поставить его въ два огня, что должно было-бы повести за собой полное уничтоженіе эскадры Роулея, и былъ отрѣшенъ отъ командованія.

Матьюсу больше всего было поставлено въ вину то обстоятельство, что онъ вышелъ изъ линіи, и онъ былъ также отрѣшенъ отъ командованія, тогда какъ Лестокъ и командиры не послѣдовавшіе за своимъ адмираломъ были оправданы; затѣмъ его обвинили въ томъ, что онъ стремился овладѣть только небольшою частью непріятельскихъ кораблей, вмѣсто того чтобы вступить въ сраженіе по всей линіи, причемъ онъ могъ-бы разбить весь непріятельскій флотъ.

Судьба Матьюса, пользовавшагося вполнѣ заслуженной -

репутацiей храбраго и искуснаго адмирала, самымъ гибельнымъ образомъ подѣйствовала на послѣдующихъ начальниковъ флотовъ; личная иницiатива была убита въ конецъ; каждый начальникъ во время сраженiя больше обращалъ вниманiе, выполнены-ли имъ всѣ правила указанныя въ уставахъ, чѣмъ на то, чтобы нанести непрiятелю наивозможный вредъ.

Въ инструкцiяхъ того времени для сраженiя появилась даже такая статья: „Командиръ не имѣетъ права во время сраженiя выйти изъ линiи чтобы подать помощь своему поврежденному кораблю, не получивъ на то приказанiе отъ адмирала".

Такимъ образомъ, пусть гибнетъ товарищъ, окруженный непрiятелемъ, а ты не смѣй выходить изъ линiи, хотя-бы противъ тебя не было совсѣмъ въ это время враговъ, и жди сложа руки сигнала адмирала, который очень легко, за дымомъ можетъ и не замѣтить всѣхъ обстоятельствъ дѣла! Не слишкомъ-ли много возлагается на адмирала, который можетъ быть въ

этотъ моментъ атакованъ самъ, корабль его можетъ быть разбитъ и нѣтъ у него ни одного цѣлаго сигнальнаго фала, на которомъ бы могъ быть поднятъ сигналъ, чему тоже бывали примѣры! Великимъ адмираламъ конца XVII столѣтія, столько поработавшимъ для созданія цѣлесообразнаго строя для сраженія, вѣроятно и не снилось, что идеи ихъ будутъ поняты такъ узко, что примѣняться они будутъ такъ формально и безъ всякаго соображенія со всякими могущими встрѣтиться обстоятельствами.

Этимъ вполнѣ объясняется тотъ фактъ, что въ продолженіи сорока лѣтъ послѣ Тулонскаго сраженія, въ то время какъ одиночные бои ведутся съ большой энергіей и кончаются, или потопленіемъ одного изъ противниковъ, или взятіемъ въ плѣнъ, всѣ эскадренныя сраженія ведутся вяло, нерѣшительно и обыкновенно кончаются ничѣмъ и противники расходятся въ различныя стороны, почти безъ поврежденій.

Тактика обороняющагося подвѣтреннаго флота, если противникъ спускается на него не разстраивая свою линію баталіи

Разсмотримъ теперь, какъ всего выгоднѣе поступить флоту, желающему по какимъ-либо причинамъ избѣжать сраженіе, въ то время какъ противникъ его желаетъ вступить въ бой и стремится захватить какъ можно больше кораблей, но вмѣстѣ съ тѣмъ очень заботится о томъ, чтобы не разстроить свою линію баталіи.

Разъ противники находятся другъ у друга въ виду, ни одинъ изъ нихъ не можетъ избѣжать боя (стр. 165), а потому обороняющемуся надо думать только о томъ, чтобы выйти изъ сраженія съ наименьшими поврежденіями.

Обороняющійся флотъ, расположенный въ линіи баталіи можно уподобить арміи занявшей позицію въ открытомъ полѣ, защищенной съ фронта рядомъ батарей, но оставившей совершенно открытыми свои фланги; отсюда совершенно ясно, что для него гораздо выгоднѣе, чтобы непріятель атаковалъ его съ фронта. Но можетъ-ли въ свою очередь нападающій атаковать одинъ изъ фланговъ, сохраняя свою линію баталіи и желая раз-

бить и уничтожать по возможности весь непріятельскій флотъ! Если онъ нападетъ на задніе корабли подвѣтреннаго флота (фиг. 38), то авангардъ его, вступивъ въ сраженіе, непремѣнно задержится на мѣстѣ, остальные корабли на него будутъ набѣгать и строй неминуемо разстроится; въ этомъ случаѣ арьергардъ подвѣтреннаго флота окажется окруженнымъ и можетъ быть разбитъ, но такой поворотъ дѣла не будетъ соотвѣтствовать желанію нападающаго уничтожить какъ можно больше кораблей, причемъ придется еще пожертвовать правильностью строя; если-же задніе корабли, чтобы сохранить строй, убавятъ парусовъ, то сраженіе не будетъ рѣшительнымъ, такъ какъ число сражающихся кораблей будетъ одинаковое съ обѣихъ сторонъ.

Напасть на передніе корабли подвѣтреннаго флота можно, идя съ непріятелемъ контргалсами или однимъ галсомъ.

Въ первомъ случаѣ (фиг. 39) строй несомнѣнно будетъ сохраненъ, но сраженіе не можетъ

Литографія А. Яковсона (В. О. 7 л., № 4).

быть рѣшительнымъ, такъ какъ корабли, проходя мимо другъ друга съ двойною скоростью, не будутъ имѣть времени хорошо уцѣлиться и флоты очень скоро разойдутся, такъ какъ каждый корабль будетъ въ огнѣ только то время, которое потребно флоту на прохожденіе половины своей длины. Для флота въ 30 кораблей, при ходѣ въ 4 узла, это время будетъ $1/2$ часа; кромѣ того $3/4$ этого времени каждый корабль будетъ находиться противъ промежутковъ непріятельскихъ кораблей т. е. онъ будетъ подвергаться выстрѣламъ всего только въ продолженіи $7\frac{1}{2}$ минутъ. Очевидно въ этомъ случаѣ флоты разойдутся почти безъ поврежденій. Ко всему этому надо еще прибавить, что флотъ избѣгающій сраженія, можетъ всегда повернуть на другой галсъ и недопустить атаку контрагалсомъ.

Остается слѣдовательно напасть на авангардъ, идя съ обороняющимся однимъ галсомъ; но тогда (фиг. 40) такая атака очевидно обратится въ атаку съ фронта т. е. въ самую выгодную для обороняющагося.

Нападающій тоже будетъ стремиться къ такой атакѣ, такъ какъ при ней строй не разстраивается и вся линія вмѣстѣ идетъ въ бой т. е. имѣется надежда, при увѣренности въ своемъ превосходствѣ, истребить или забрать по возможности весь непріятельскій флотъ.

Такимъ образомъ думали англичане въ продолженіи сорока лѣтъ послѣ Тулонскаго сраженія и всегда выбирали послѣдній способъ атаки.

Разберемъ, теперь, что произойдетъ съ навѣтреннымъ флотомъ, спускающимся въ полномъ составѣ на непріятеля.

Если онъ будетъ спускаться въ линіи кильватера на фордевиндъ (фиг. 41), то подвѣтренный флотъ пройдетъ у него подъ носомъ и еще легко можетъ выйти на вѣтеръ.

Если онъ будетъ спускаться на фордевиндъ въ строю фронта (фиг. 42), то, не имѣя самъ возможности стрѣлять, онъ будетъ подвергаться продольнымъ выстрѣламъ непріятеля и, когда онъ подойдетъ на такую дистан-

цію, чтобы привести и открыть огонь, непріятель можетъ, пользуясь дымомъ и поврежденіями нападающаго, спуститься и выстроивъ новую линію на разстояніи нѣсколькихъ миль подъ вѣтромъ. Для этого корабли обороняющагося флота, для замаскированія своего движенія, могутъ спускаться черезъ одинъ, пока остальные будутъ занимать непріятеля. Тогда нападающему придется повторить свой маневръ, съ новой для себя невыгодой, такъ какъ корабли его пострадали, въ то время, какъ обороняющійся почти не имѣетъ поврежденій. Къ этому надо еще прибавить, что даже если-бы нападающему и удалось приблизиться къ непріятелю безъ поврежденій, то выстроивши линію баталіи, его авангардъ оказался-бы противъ арьергарда обороняющагося, такъ какъ послѣдній все шелъ впередъ, пока первый спускался.

Такимъ образомъ, для того чтобы ввести весь свой флотъ въ бой, нападающему надо, или, оставаясь въ линіи кильватера, держать полнѣе (фиг. 43), направляясь на пересѣчку курса непріятеля, или всѣмъ его кораблямъ, оставаясь на линіи бейде-

вида (фиг. 44), слѣдуетъ выбрать курсъ такъ, чтобы держать соотвѣтствующіе корабли непріятеля на траверзѣ. Послѣдній способъ въ теоріи даетъ возможность всѣмъ кораблямъ нападающаго вступить въ бой одновременно.

Однакоже на дѣлѣ выходило слѣдующее: передовой корабль, не встрѣчая на пути своемъ препятствій, шелъ прямо къ своей цѣли; слѣдующіе корабли, принужденные сохранять равненіе, стѣсненные между другими кораблями, то приводя, то спускаясь, отставали отъ передового и отставаніе это было тѣмъ больше, чѣмъ корабль былъ ближе къ хвосту; вслѣдствіе этого отставанія, каждый корабль понемногу стремился входить въ кильватеръ своего передняго мателота, и въ концѣ концовъ нападающій флотъ оказывался въ положеніи указанномъ на фиг. 43. Замѣтивъ при этомъ, что лучшіе ходоки, помѣщавшіеся обыкновенно въ авангардѣ, уходили впередъ, надо придти къ заключенію, что нападающій флотъ, подходя къ непріятелю, оказывался раздѣленнымъ (фиг. 45).

Отдѣлившійся авангардъ, подвергаясь долгое время продольному огню авангарда непріятеля, долженъ непремѣнно потерпѣть сильныя поврежденія, отчего ходъ его уменьшится, и когда онъ приведетъ, чтобы въ свою очередь открыть огонь, противъ него уже окажутся свѣжіе непріятельскіе корабли, которымъ уже легко будетъ съ нимъ бороться. Если еще въ это время А — передній изъ отставшихъ кораблей будетъ поврежденъ продольными выстрѣлами, что весьма возможно, и измѣнитъ вслѣдствіе этого свой курсъ, то задніе корабли, набѣжавъ на него, произведутъ безпорядокъ, который можетъ задержать всю линію, отчего центръ и арьергардъ еще болѣе отстанутъ, и авангардъ, уже ранѣе разбитый, окажется безъ поддержки. Видя это, непріятельскій центръ и арьергардъ могутъ прибавить парусовъ и продефилировать передъ разбитымъ нападающимъ авангардомъ; осыпая его залпами; послѣ этого, пока еще не подоспѣли центръ и арьергардъ навѣтреннаго фланга, обороняющійся можетъ спу-

ститься и выстроить новую линію баталіи, въ разстояніи нѣсколькихъ миль подъ вѣтромъ; при этомъ корабли обороняющагося опять могутъ спускаться черезъ одинъ, пока остальные занимаютъ непріятеля. Тогда навѣтренному флоту остается повторить нападеніе снова, чего онъ никогда не въ состояніи будетъ сдѣлать, такъ какъ авангардъ его разбитъ, въ то время какъ непріятель почти не имѣетъ поврежденій.

Цѣлый рядъ сраженій, въ продолженіи сорока лѣтъ послѣ Тулонскаго боя, показываетъ, что французы, не желавшіе рисковать своимъ флотомъ, въ совершенствѣ усвоили вышеприведенные соображенія, въ то время какъ англичане, надѣясь на превосходство своихъ моряковъ и кораблей, каждый разъ производили нападеніе съ навѣтра, съ явнымъ стремленіемъ уничтожить весь непріятельскій флотъ. Результатъ ни разу не оправдалъ ихъ ожиданій, но они, приписывая свою неудачу различнымъ побочнымъ обстоятельствамъ, а не так-

тической ошибки, такъ и не могли догадаться, что маневръ ихъ и не могъ привести ни къ чему иному, какъ къ пораженію.

Дѣйствія англичанъ и французовъ во всѣхъ сраженіяхъ этого періода были настолько однообразны, что достаточно привести для образца одно изъ нихъ.

Минорское сраженіе. 20-го Мая 1756 г. фиг. 46–49.

Англія продолжала ревниво слѣдить за возстановленіемъ французскаго флота и развитіемъ французскихъ колоній, и только выжидала благопріятного момента, чтобы напасть на Францію.

Вслѣдствіе этого, когда французы въ 1755 году отправили транспорты съ подкрѣпленіями и припасами для своихъ войскъ, расположенныхъ въ Канадѣ, англійское правительство, безъ объявленія войны, послало въ погоню за ними эскадру и отдало приказъ своимъ крейсерамъ захватывать торговые французскіе суда.

Французы съ своей стороны рѣшили не оставаться въ долгу и тайно снарядили экспедицію для занятія остро-

ва Минорки, принадлежавшаго англичанамъ. Въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ 1756 года эскадра изъ 12 линейныхъ кораблей, подъ начальствомъ адмирала Галиссоньера вышла изъ Тулона, конвоируя 150 транспортовъ, на которыхъ находилось 15,000 войска. Если-бы такая экспедиція была снаряжена послѣ объявленія войны, то она явилась-бы стратегической ошибкой со стороны французовъ, но тутъ они совершенно вѣрно разсчитывали на внезапность нападенія и на отсутствіе англійскаго флота въ Средиземномъ морѣ. Высадка была произведена безъ всякаго препятствія со стороны англичанъ, которые очистили городъ Портъ-Магонъ и заперлись въ фортѣ Св. Филиппа, защищавшемъ подступы къ городу съ моря, и здѣсь они были обложены со всѣхъ сторонъ французскими войсками и флотомъ. Получивъ извѣстіе объ этомъ, англійское правительство наскоро снарядило и отправило въ Средиземное море, эскадру изъ 10 линейныхъ кораблей подъ начальствомъ Джона Бинга; на пути къ нему присоединилось еще 3 корабля

и 18го Мая англичане увидѣли французскій флотъ, крейсирующій противъ входа въ Портъ-Магонъ.

Французы были на вѣтрѣ и не выказывали ни малѣйшаго желанія вступить въ бой, что было совершенно разумно съ ихъ стороны: будучи разбиты, они должны-бы были отказаться отъ главной цѣли своего предпріятія (занятіе о-ва Минорка) и армія ихъ осуждена была-бы на гибель; между тѣмъ, пока французскій флотъ оставался цѣлъ, англичане ничего не могли предпринять для освобожденія осажденнаго форта.

Два дня флоты маневрировали другъ у друга въ виду, причемъ Бингъ употреблялъ всѣ усилія, чтобы выиграть у французовъ вѣтеръ, что наконецъ и удалось ему сдѣлать около часу пополудни 20го Мая (фиг. 46), когда вѣтеръ внезапно отъ Оста перемѣнился къ SW; арьергардъ англійскаго флота былъ въ это время нѣсколько отставши.

Когда концевой корабль англійскаго флота, прошелъ французскую линію, Бингъ приказалъ поворотить оверштагъ всѣмъ вдругъ, авангарду держать пол-

Лейтенантъ Шмидтъ.

ные и поднялъ сигналъ „вступить въ бой".

Контръ-Адмиралъ Вестъ, командовавшій авангардомъ, немедленно спустился на непріятеля, оставивъ центръ и аррьергардъ далеко позади, причемъ, пока онъ приближался къ французамъ, корабли его очень сильно пострадали отъ продольнаго огня противника, тогда какъ послѣдній почти не имѣлъ поврежденій. Бингъ съ остальными кораблями послѣдовалъ за своимъ авангардомъ, но, не желая разстроить линію, онъ равнялся по самымъ плохимъ ходокамъ, вслѣдствіе чего сильно отсталъ.

Наконецъ Вестъ (фиг. 47) подошелъ на достаточно близкое разстояніе къ непріятелю, привелъ и открылъ огонь, причемъ, къ большему его удивленію, четвертый и пятый французскіе корабли, повидимому не имѣвшіе никакихъ поврежденій, начали спускаться и вышли изъ линіи. Громкими криками „ура" англійскіе команды провожали каждый изъ этихъ кораблей, считая что непріятель обращается въ бѣгство.

Въ это время на англійскомъ кораблѣ „Интрепидъ" была сбита форъ-стеньга, повисла впередъ и этимъ обстенило фокъ, у котораго кромѣ того оказался перебитъ галсъ. Отъ этого Интрепидъ бросился къ вѣтру и навалилъ на своего задняго мателота; слѣдующіе корабли въ нерѣшительности начали уменьшать свой ходъ обстенивая марсели; Бингъ сначала было спустился, направляясь на непріятеля, но, спохватившись, что онъ разстраиваетъ свою линію, онъ тоже обстенилъ марсея и началъ приводить свою линію въ порядокъ, намѣреваясь спуститься вмѣстѣ со всѣми остальными кораблями. Кромѣ того онъ видѣлъ, что передовые корабли французовъ по очереди спускаются а потому не торопился, считая что Вестъ справится съ непріятелемъ и безъ него.

Однако когда Бингъ исправилъ линію (фиг. 48) и двинулся впередъ, онъ оказался отъ своего авангарда на большомъ разстояніи. Передовые французскіе корабли между тѣмъ продолжали спускаться одинъ за другимъ, все прово-

знамье криками „ура" англій-скихъ матросовъ. Въ это время Галисонъеръ, видя, что непріятельскій авангардъ не поддерживается, прибавилъ парусовъ, прошелъ со всѣмъ флотомъ мимо Веста, оставя корабли послѣдняго заштили и спустился вѣтромъ за своимъ авангардомъ.

Когда Бингъ наконецъ подошелъ къ своему авангарду (фиг. 49), послѣдній находился въ самомъ печальномъ положеніи, а непріятеля уже не было: французскій флотъ спустился на нѣсколько миль подъ вѣтеръ и лежалъ въ полномъ порядкѣ въ линіи баталіи на правомъ галсѣ, вызывая Бинга повторить нападеніе.

Имѣя корабли авангарда очень сильно поврежденными, Бингъ не рѣшился повторить атаку и направился въ Гибралтаръ для исправленія поврежденій, оставивъ Минорку во власти французовъ, которые вскорѣ овладѣли фортомъ Св. Филиппа.

Изъ хода сраженія видно, что Галисонъеръ очень легко могъ-бы отрѣзать англійскій авангардъ, причемъ весьма въ-

роятно корабли Веста должны-бы были сдаться; но тогда онъ рисковалъ вступить въ рѣшительное сраженіе со всѣмъ англійскимъ флотомъ и могъ бы подвергнуть риску, въ случаѣ неудачнаго исхода, армію осаждавшую фортъ Св. Филиппа, а потому онъ не погнался за славой и благоразумно удовольствовался разбитіемъ англійскаго авангарда, оставивъ ему полную свободу соединиться съ Бингомъ и уйти въ Гибралтаръ.

Самолюбіе англичанъ было страшно оскорблено исходомъ этого сраженія и потерей острова Минорки, а потому Бингъ былъ вытребованъ въ Англію, преданъ суду, обвиненъ за то что онъ оставилъ французовъ въ покоѣ, и по приговору суда былъ разстрѣлянъ.

Джонъ Клеркъ.

Странно что судъ, состоявшій изъ морскихъ офицеровъ, не открылъ причинъ неудачи Бинга: никто не заявилъ, что ошибка заключалась въ способѣ нападенія. Также никто изъ морскихъ офицеровъ не могъ добраться до этого впродолженіи послѣдующихъ 26 лѣтъ, такъ какъ во всѣхъ сраженіяхъ

этого періода, какъ только англичанамъ случалось быть на вѣтрѣ, они неизмѣнно выбирали тотъ-же способъ атаки съ фронта, и всегда результатъ оказывался одинъ и тотъ-же.

Однако нашелся въ Англіи человѣкъ, именно Джонъ Клеркъ, никогда не бывавшій въ морѣ и интересовавшійся военно-морскимъ дѣломъ только въ качествѣ любителя, который изъ разсмотрѣнія процесса несчастнаго Бинга составилъ себѣ совершенно ясное понятіе о причинѣ постоянныхъ пораженій англичанъ и выработалъ способы нападенія, которые должны были, по его мнѣнію, лишить противника возможности избѣгать рѣшительнаго сраженія.

Долгое время идеи его не выходили изъ круга его ближайшихъ знакомыхъ, пока въ 1780 году одинъ изъ его друзей не сообщилъ ихъ адмиралу Роднею, который долженъ былъ отправиться съ флотомъ въ Америку, гдѣ ему предстояла встрѣча съ французскимъ флотомъ, присланнымъ для оказанія поддержки, возставшимъ противъ своей метрополіи,

американскимъ англійскимъ колоніямъ. При раза Родней встрѣчался съ французами, но не рѣшался повидимому послѣдовать совѣтамъ штатскаго человѣка, и всѣ три раза ему не удавалось принудить французовъ къ рѣшительному сраженію. Наконецъ при своей четвертой встрѣчѣ съ непріятелемъ, узнавши на опытѣ безполезность употреблявшихся имъ способовъ атаки, Родней рѣшилъ испробовать способъ Клерка, и результатъ получился блестящій: французы были разбиты на голову и, если они не потеряли еще гораздо большаго количества кораблей, чѣмъ было взято англичанами въ этомъ сраженіи, то это исключительно надо приписать тому, что способъ Клерка былъ примѣненъ не вполнѣ, а только отчасти.

<u>Сочиненіе Джона Клерка „Опытъ морской тактики.“</u>

Наконецъ въ 1782 году соображенія Клерка появились въ печати подъ скромнымъ названіемъ „Опытъ морской тактики“, причемъ изданіе этой книги составило цѣлую эпоху въ исторіи военно-морского искусства: всѣ послѣдующія сраженія англійскаго флота вполнѣ это доказали.

Главная идея Клерка состоитъ въ томъ, что <u>нападающему слѣдуетъ вести сраженіе такимъ образомъ, чтобы всѣ свои силы сосредоточить въ атакѣ на часть непріятельскихъ силъ и довольствоваться разбитіемъ этой части, не гоняясь за тѣмъ, чтобы разбить и забрать весь непріятельскій флотъ.</u>

Несмотря на то, что въ настоящее время обстановка морского боя совершенно не похожа на ту, которая была во времена Клерка, принципъ его остается неизмѣннымъ и долженъ быть положенъ въ основаніе всякой современной морской тактики. Въ сухопутной тактикѣ принципъ этотъ никогда не переставалъ занимать самое почетное мѣсто.

Случай съ Клеркомъ самымъ яркимъ образомъ иллюстрируетъ важное значеніе принципа, о чемъ было уже говорено (стр 148–151): человѣкъ, знакомый съ дѣломъ только теоретически, находитъ вѣрный принципъ, поэтому становится на вѣрную дорогу и, примѣняя только этотъ принципъ, приходитъ къ поразительно яснымъ и простымъ выводамъ, какъ отрица-

Литографія А. Якобсона (В. О. 7 лин. № 4)

тельнымъ (доказательство негодности прежнихъ способовъ), такъ и положительнымъ (предложеніе новыхъ способовъ). Между тѣмъ въ это время спеціалисты были, между которыми конечно было не мало талантливыхъ людей, не видятъ этихъ простыхъ причинъ постоянной неудачи и не могутъ додуматься до удачныхъ способовъ атаки, потому что они стоятъ на невѣрной дорогѣ, будучи насквозь пропитаны невѣрнымъ принципомъ, учившимъ ихъ нападать сразу на весь непріятельскій флотъ, не говоря уже о полномъ пренебреженіи принципомъ <u>взаимной поддержки</u>, который хотя и не былъ прямо высказанъ Клеркомъ, но ясно сквозитъ во всѣхъ его разсужденіяхъ.

<u>Доказательство Клеркомъ несовершенства прежнихъ способовъ атаки.</u>

Въ первой части своей книги Клеркъ рядомъ разсужденій, приведенныхъ много выше (стр. 191.) показываетъ, что атака съ навѣтра всѣмъ флотомъ, когда противники лежатъ на одномъ галсѣ, должна привести къ пораженію; введеніе-же всего флота въ бой со всѣмъ флотомъ непріятеля контръ-галсами, при нежеланіи разстроить свой строй, дѣлаетъ сраженіе нерѣшительнымъ, такъ какъ флоты, быстро пройдя другъ мимо друга, разойдутся почти

безъ поврежденій. Эти выводы Клеркъ иллюстрируетъ разборомъ цѣлаго ряда сраженій.

Способъ предложенный Клеркомъ для нападенія съ навѣтра.
Фиг. 50 — 60.

Положимъ (фиг. 50) флотъ А (бѣлый), находясь на вѣтрѣ, желаетъ напасть на подвѣтренный флотъ В (черный), причемъ оба идутъ лѣвымъ галсомъ.

Хотя средній ходъ обоихъ флотовъ можно считать приблизительно одинаковымъ, но какъ въ томъ, такъ и въ другомъ флотѣ найдутся лучшіе и болѣе тихіе ходоки, а потому можно считать, что быстрѣйшіе корабли бѣлаго флота легко догонятъ непріятельскій арьергардъ и могутъ атаковать его съ навѣтра. Такъ какъ у заднихъ непріятельскихъ кораблей такимъ образомъ отнятъ будетъ вѣтеръ, а также вслѣдствіе начавшагося боя, они начнутъ терпѣть различныя поврежденія въ рангоутѣ и парусахъ, то совершенно понятно, что они отстанутъ отъ своего флота.

Бѣлый флотъ, подойдя въ это время къ мѣсту боя, долженъ расположиться отрядами, какъ указано на фиг. 50, причемъ адмиралъ, не уходя впередъ, долженъ зорко слѣдить за дальнѣйшимъ ходомъ сраженія, посылая по мѣрѣ надобности корабли на помощь своему авангарду,

что онъ легко можетъ сдѣлать, такъ какъ находится на вѣтрѣ отъ мѣста боя.

Что теперь можетъ предпринять черный флотъ? Если онъ упорно желаетъ избѣжать сраженіе, то онъ долженъ рѣшиться оставить свой арьергардъ во власти непріятеля т. е. доставить послѣднему легкую побѣду. Если-же онъ придетъ на помощь своимъ атакованнымъ кораблямъ, что конечно онъ и сдѣлаетъ, то ему непремѣнно придется вступить съ бѣлымъ флотомъ въ рѣшительное сраженіе, чего послѣдній и добивается. При этомъ условіе, при которыхъ ему придется идти на помощь, будутъ для него чрезвычайно невыгодны.

Если корабли его повернутъ овернитать всѣ вдругъ (фиг. 51) и направятся на непріятеля правымъ галсомъ, послѣдній въ это время на лѣвомъ галсѣ можетъ выстроить линію баталіи и обстрѣливать приближающіеся корабли чернаго флота продольными выстрѣлами.

Если черный флотъ послѣ поворота направится къ своему арьергарду (фиг. 52), то бѣлый флотъ спустится и, приспособивши такимъ образомъ атакованные ко-

рабли, встрѣтитъ черный флотъ опять продольными выстрѣлами.

Если черный флотъ будетъ поворачивать оверъ-штагъ послѣдовательно (фиг. 53), то онъ непремѣнно далеко уйдетъ отъ мѣста боя, и тѣмъ дастъ время непрiятелю окончательно разгромить арьергардъ и затѣмъ выстроивъ свою линiю, чтобы наилучшимъ образомъ принять подходящiй черный флотъ.

Если черный флотъ поворотитъ вдругъ или послѣдовательно черезъ фордевиндъ (фиг. 54), то очевидно къ прежнимъ невыгодамъ прибавится еще то обстоятельство, что онъ сильно упадетъ подъ вѣтеръ и тѣмъ потеряетъ всякую возможность помочь своимъ кораблямъ.

Если черный флотъ, видя приближающiеся къ его арьергарду непрiятельскiе корабли, чтобы избѣжать сраженiя повернетъ весь вдругъ (фиг. 55), то бѣлый флотъ можетъ преградить ему дорогу и сраженiе должно стать рѣшительнымъ.

Если черному флоту (фиг. 56), далѣе и удастся проскочить подъ носомъ своего противника, то послѣднiй можетъ атаковать опять его арьергардъ и все выше-

описанное будетъ имѣть мѣсто, только на другомъ галсѣ.

Наконецъ, если черный флотъ спустится въ бакштагъ, или на фордевиндъ (фиг. 57), то это для него будетъ самымъ невыгоднымъ, такъ какъ передніе его корабли совершенно лишены будутъ возможности подать помощь заднимъ атакованнымъ кораблямъ, будучи вынужденными для этого лавировать.

Фиг. 58–60, ясно показываютъ, что всевозможные перемѣны вѣтра, которые произошли-бы послѣ начала сраженія, не принесутъ никакой пользы черному флоту, причемъ всѣ случаи когда вѣтеръ отойдетъ, будутъ для него невыгодны, такъ какъ поставитъ его въ подвѣтренное положеніе относительно мѣста боя, а потому и въ невозможность подать помощь атакованному арьергарду.

Изъ вышеизложеннаго очевидно, что способъ предлагаемый Клеркомъ позволяетъ во всякомъ случаѣ принудить непріятеля къ бою, причемъ онъ почти всегда будетъ поставленъ въ невыгодное для себя положеніе и въ большинствѣ случаевъ потеряетъ нѣсколько своихъ заднихъ кораблей.

Способъ предлагаемый Клеркомъ для нападенія съ подвѣтра. фиг. 61—68.

Сначала Клеркъ развиваетъ мысль, высказанную еще Павломъ Гостомъ (стр. 166), состоящую въ томъ, что подвѣтренный флотъ, находясь въ виду непріятеля, можетъ принудить послѣдній къ бою.

Для этого онъ разсматриваетъ, какія послѣдствія будутъ имѣть для навѣтреннаго (чернаго) и подвѣтреннаго (бѣлаго) флотовъ (фиг. 61) различныя обстоятельства, заставляющія одинъ или нѣсколько кораблей упасть подъ вѣтеръ.

Обстоятельствами этими могутъ быть: неодинаковая способность кораблей идти въ крутой бейдевиндъ, различный ихъ дрейфъ, различная степень внимательности рулевыхъ и наконецъ всегда возможныя поломки рангоута и поврежденія въ такелажѣ и парусахъ.

Всякій корабль <u>а</u> чернаго флота, упавшій подъ вѣтеръ, подвергается опасности быть захваченнымъ, такъ какъ онъ отдѣляется отъ своихъ въ сторону непріятеля, а потому для защиты этого корабля всему черному флоту необходимо приспуститься на столько, на сколько корабль <u>а</u> упалъ подъ вѣтеръ.

Въ то-же время, упавшій подъ вѣтеръ, корабль <u>в</u> бѣлаго флота

не подвергается никакой опасности, а потому бѣлый флотъ можетъ продолжать держать круто къ вѣтру, въ погонѣ за непріятелемъ.

Вышеизложенное вполнѣ объясняетъ, почему, флоты, находясь въ виду другъ у друга въ продолженіи нѣсколькихъ дней, должны непремѣнно сойтись на пушечный выстрѣлъ, хотя-бы навѣтренный флотъ и избѣгалъ этого сближенія

Нечего конечно и говорить про перемѣну вѣтра: простое геометрическое построеніе (фиг. 62) совершенно ясно показываетъ, что достаточно вѣтру перемѣниться на 8R, чтобы бѣлый флотъ могъ выйти на вѣтеръ, при томъ условіи, что онъ будетъ приводить одновременно съ чернымъ флотомъ и все время держаться съ послѣднимъ на параллельныхъ курсахъ. Въ этомъ случаѣ нападающій можетъ употребить способъ, предложенный для атаки съ навѣтра.

Если атакующій бѣлый флотъ (фиг. 63), приблизившись къ непріятелю, идущему съ нимъ противнымъ галсомъ, приспустится, начиная съ передового корабля, и пойдетъ вдоль линіи чернаго

флота, сраженіе не будетъ рѣшительнымъ и флоты разойдутся почти безъ поврежденій (стр. 209).

Вслѣдствіе этого Клеркъ совѣтуетъ передовому кораблю бѣлаго флота, приблизиться вплотную къ непріятелю, привести къ вѣтру и прорѣзать непріятельскую линію.

Такой маневръ (фиг. 64) большею частью произведетъ замѣшательство между передними кораблями отрѣзаннаго непріятельскаго арьергарда, причемъ задніе будутъ находить на переднихъ, и затѣмъ отрѣзанные корабли вѣроятно попробуютъ спуститься, чтобы соединиться съ своимъ авангардомъ за концевымъ кораблемъ бѣлаго флота.

Передняя часть чернаго флота, если послѣдній во что-бы то ни стало желаетъ избѣжать сраженіе, будетъ продолжать свой путь и оставитъ отрѣзанные корабли во власти непріятеля; если-же она пожелаетъ придти на помощь къ своимъ кораблямъ (фиг. 65), повернувъ для этого оверштагъ или черезъ фордевиндъ, то сраженіе, во-первыхъ должно стать рѣшительнымъ, чего и добивается бѣлый флотъ, а во-вторыхъ, какъ это видно изъ чер-

тежа, отрѣзанные корабли будутъ окружены со всѣхъ сторонъ, и чтобы подать имъ помощь, придется прорваться черезъ линію бѣлаго флота, что придется производить при невыгодныхъ для себя условіяхъ, подвергаясь при приближеніи къ непріятелю продольному его огню.

Другой способъ предлагаемый Клеркомъ состоитъ въ томъ, чтобы непріятельскую линію прорѣзать центромъ бѣлаго флота (фиг. 66), послѣ чего точно также отрѣзанные корабли окажутся окруженными со всѣхъ сторонъ (фиг. 67, 68) и передняя часть чернаго флота опять не въ состояніи будетъ оказать помощь своимъ товарищамъ.

Война за независимость англійскихъ колоній въ Америкѣ 1778–1783 г.

Въ 1778 г. англійскія колоніи въ Америкѣ возстали противъ своей метрополіи; мятежники собрали немногочисленную армію, едва державшуюся противъ англичанъ и дѣло неминуемо должно было погибнуть съ прибытіемъ подкрѣпленій изъ Англіи; помѣшать-же послѣднему американцы не могли, не имѣя въ своемъ распоряженіи никакого флота. Въ это время, подъ напоромъ общественнаго мнѣнія французовъ, жаждавшихъ отплатить англичанамъ за постоянную враждебную Франціи

Лейтен. Клочковъ.

политику, король Людовикъ XVI признал независимость возставшихъ штатовъ и послалъ имъ въ помощь къ берегамъ Америки многочисленный флотъ.

Въ 1779 году къ Франціи присоединилась Испанія, а въ 1780 году изъ сѣверныхъ государствъ, съ Россіей во главѣ, образовался такъ называемый „Вооруженный нейтралитетъ", объявившій, что онъ силою будетъ противиться англичанамъ, которые считали своимъ правомъ осматривать и при малѣйшемъ подозрѣніи въ назначеніи товаровъ неприятелямъ Англіи, захватывать нейтральныя суда. Въ продолженіи этой войны дѣйствія англичанъ были большею частью неудачны, и по Версальскому миру, заключенному въ 1783 году, они должны были признать независимость своихъ американскихъ колоній; только разъ имъ удалось нанести французамъ чувствительное пораженіе, неимѣвшее однако вліянія на условія мира.

Доминикское сраженіе. 9-12 Апрѣля 1782 г.
фиг. 70-76.

Въ 1782 г. Франція и Испанія задумали снарядить совмѣстную экспедицію для завладѣнія островомъ Ямайка, который принадлежалъ англичанамъ.

Вслѣдствіе этого французскій

флотъ, въ числѣ 33^{хъ} линейныхъ кораблей, подъ начальствомъ Графа Де-Грасса, сопровождая транспорты съ войсками, вышелъ 8го Апрѣля изъ Фортъ-Роиля (фиг. 69) на О^{вѣ} Мартиника и направился къ О^{ву} С. Доминго, гдѣ онъ долженъ былъ соединиться съ испанцами.

Англійскій флотъ изъ 36^{ти} линейныхъ кораблей, подъ начальствомъ Роднея, находился въ это время у О^{ва} С. Люціи и для наблюденія за французами, англійскіе фрегаты постоянно крейсировали передъ Фортъ-Роилемъ. Очевидно, что задуманная союзниками экспедиція приводилась ими въ исполненіе противно основному принципу морской стратегіи, и флотъ Де-Грасса неминуемо долженъ былъ подвергнуться въ морѣ нападенію англичанъ.

Между тѣмъ англійскій флотъ былъ недалеко, и если-бы французы, соединившись съ испанцами, напали-бы на него и имъ удалось-бы его разбить, то успѣхъ экспедиціи былъ-бы обезпеченъ.

Дѣйствительно какъ только французы вышли въ море, Родней сейчасъ-же снялся съ якоря, послѣдовалъ за непріятелемъ по-

нетали, и 9-го Апрѣля утромъ передовые его корабли, находясь у сѣверной оконечности О-ва Доминика, открыли непріятеля.

Де-Грассъ, увидѣвъ англійскій авангардъ, приказалъ транспортамъ a (фиг. 70) идти подъ всѣми парусами къ О-ву Гваделупа, а самъ началъ лавировать въ проливѣ между послѣднимъ островомъ и Доминикой. Въ проливѣ въ это время дулъ свѣжій NOtO, между тѣмъ какъ англичане, находясь за островомъ, заштилѣли. Наконецъ англійскому авангарду удалось выползти изъ-за мыса, паруса его наполнились и онъ началъ нагонять непріятеля, имѣя передъ нимъ преимущество въ ходѣ, такъ какъ большая часть англійскихъ кораблей имѣла уже въ это время мѣдную обшивку (стр. 83). Французы открыли огонь съ большаго разстоянія и, пользуясь своимъ навѣтреннымъ положеніемъ, не подпускали англичанъ ближе, опасаясь карронадъ (стр. 83), которыми были вооружены всѣ англійскіе корабли.

За авангардомъ получили вѣтеръ нѣкоторые корабли центра и присоединились къ авангарду; дальнѣйшая перестрѣлка съ непріе-

телемъ продолжалась около 2^хъ часовъ, причемъ англійскій авангардъ потерпѣлъ значительныя поврежденія въ рангоутѣ.

Однако, когда Де-Грассъ увидѣлъ, что къ мѣсту сраженія подходитъ также англійскій арьергардъ, выбравшійся въ это время изъ штилевой полосы (фиг. 71), онъ не пожелалъ вступить въ рѣшительное сраженіе, а потому, поворотивши послѣдовательно оверштагъ, разошелся съ англичанами.

10^го Апрѣля Родней занялся исправленіемъ своихъ поврежденій, а также авангардъ, какъ болѣе пострадавшій, перемѣнился своими мѣстами съ арьергардомъ; въ это время французы выбрались значительно на вѣтеръ и были только видны съ салинговъ въ NO-й четверти.

11^го Апрѣля англичане, увидѣвъ около южной оконечности Гваделупы два поврежденныхъ французскихъ корабля, направились было къ нимъ, но въ это время усмотрѣны были другіе два непріятельскіе корабля у Доминики и весь англійскій флотъ направился туда (фиг. 72). Тогда Де-Грассъ, не желая оставить

на произволъ судьбы свои упавшие подъ вѣтеръ корабли (стр. 214), спустился къ нимъ со всѣмъ своимъ флотомъ, вслѣдствіе чего Родней отозвалъ свои передовые корабли, увлекшіеся погоней.

Получивъ надежду, вслѣдствіе маневра французовъ, выиграть у нихъ вѣтеръ, Родней приказалъ идти до 2 часовъ ночи лѣвымъ галсомъ, послѣ чего поворотить оверштагъ безъ сигнала, чтобы не показать своего мѣста непріятелю.

Съ разсвѣтомъ 12го Апрѣля (фиг. 73) одинъ изъ французскихъ кораблей, съ большими поврежденіями въ рангоутѣ, оказался подъ вѣтромъ у своего флота, причемъ фрегатъ старался вабуксировать его на вѣтеръ; Родней сейчасъ-же отдѣлилъ за нимъ въ погоню два корабле, вслѣдствіе чего Де-Грассъ еще спустился, чтобы прикрыть этотъ корабль и такимъ образомъ англичане оказались наконецъ на вѣтрѣ.

Однако, какъ разъ въ этотъ моментъ, вѣтеръ измѣнился съ OSO на O, французы сейчасъ-же привели и, когда флоты сошлись, они послѣ проскочить у англичанъ подъ носомъ, такъ

что англійскому авангарду предстояло, или прорѣзать непріятельскую линію, или спуститься. Онъ выбралъ послѣднее и направился вдоль французской линіи, обмѣниваясь со встрѣчными кораблями залпами.

Сраженіе грозило окончиться ничьимъ (стр. 209), и вотъ при этихъ-то обстоятельствахъ Родней, со своимъ кораблемъ, побуждаемый къ тому своимъ флагъ-капитаномъ, рѣшился привести и прорѣзать непріятельскую линію (фиг. 74), причемъ всѣ остальные корабли за нимъ послѣдовали.

Эффектъ этотъ маневръ произвелъ необычайный. Передніе корабли отрѣзанной части французскаго флота сбились сначала въ кучу, а затѣмъ весь арьергардъ началъ безпорядочно спускаться на фордевиндъ (фиг. 75), подвергаясь продольному огню англичанъ; французскій авангардъ, пройдя непріятельскую линію, началъ раздѣляться на двѣ части: одна изъ нихъ, поворачивая черезъ фордевиндъ, очевидно желала соединиться съ отрѣзанными кораблями, а другая, въ которой находился самъ

Де-Грассъ, продолжала править на югъ.

Теперь, слѣдуя далѣе указаніямъ Клерка, Роднею слѣдовало-бы окружить непріятельскій арьергардъ, изъ котораго вѣроятно не ушелъ-бы ни одинъ корабль, но онъ, не обращая вниманія на отряды a и b (фиг. 76), направился со всѣми кораблями, способными за нимъ слѣдовать, въ погоню за отрядомъ c.

Въ это время отрядъ c тоже направился на соединеніе съ отрѣзанными кораблями, но приближавшійся полнымъ вѣтромъ непріятель, заставилъ его измѣнить это намѣреніе и скоро задніе его корабли были со всѣхъ сторонъ окружены англичанами. Послѣ упорнаго боя пять французскихъ кораблей, и между ними адмиральскій, спустили флагъ, причемъ Де-Грассъ былъ взятъ въ плѣнъ.

Въ это время на землю быстро спустилась тропическая ночь и Родней, не рѣшаясь далѣе преслѣдовать непріятеля, опасаясь къ утру оказаться подъ вѣтромъ и отрѣзаннымъ отъ своихъ, приказалъ привести на SSO; этимъ воспользовались французы для соединенія и 25

ихъ кораблей благополучно добрались до О-ва С. Доминго.

Адмиралъ Сюффренъ. Говоря о влiянiи Клерка на морскую тактику, справедливость не позволяетъ умолчать о французскомъ адмиралѣ Сюффренѣ, который въ то время, какъ Родней дѣлалъ робкую попытку послѣдовать совѣтамъ Клерка, почти на противуположной точкѣ земного шара, примѣнялъ тѣ-же принципы рѣшительно и смѣло, при всякихъ обстоятельствахъ. Такъ какъ идеи Клерка въ то время еще не могли дойти до Сюффрена, то честь отрѣшенiе отъ старыхъ способовъ атаки одинаково принадлежитъ и ему, и уже это была не его вина, что, благодаря неблагопрiятнымъ обстоятельствамъ, идеи его не привились во французскомъ флотѣ, тогда какъ Клерку англичане обязаны цѣлымъ рядомъ самыхъ блестящихъ побѣдъ.

Будучи въ 1782 году назначенъ начальникомъ отряда въ Остъ-Индiи, Сюффренъ нашелъ порученную ему часть въ отвратительномъ состоянiи. Суда были старые, безъ мѣдной обшивки; запасовъ не было никакихъ и транспорты изъ Францiи приходили очень рѣдко; личный составъ, особенно офицеры, не имѣлъ никако-

кого понятіе о дисциплинѣ, зани-
мается гораздо больше торговлей, чѣмъ
военнымъ дѣломъ, вслѣдствіе чего
суда почти не выходили съ О-ва
Иль-де-Франса, хотя назначеніе
эскадры состояло въ томъ, чтобы
защищать французскія колоніи
въ Индостанѣ.

Пользуясь этимъ, англичане завла-
дѣли всѣми французскими земля-
ми въ Остъ-Индіи, и Сюффрену
предстояла трудная задача воз-
вратить эти колоніи, имѣя
подъ своимъ начальствомъ пло-
хія суда и командировъ, кото-
рые всѣми силами противодѣй-
ствовали всѣмъ его намѣреніямъ
и часто доходили до открытаго
неповиновенія во время боя. Пять
разъ встрѣчался онъ съ англій-
скимъ флотомъ, и ни разу не
могъ нанести ему рѣшительнаго
пораженія, благодаря отсутствію
поддержки со стороны своихъ ко-
мандировъ; между тѣмъ планы
его атакъ всегда были превосход-
но составлены и при всякихъ об-
стоятельствахъ были основаны
на принципѣ нападенія со всѣ-
ми силами на часть непрія-
тельскаго флота т. е. на томъ-
же принципѣ, который неустан-
но проповѣдывалъ Клеркъ.

Несмотря однако на всѣ труд-

ности, которые приходилось встрѣчать Сюффрену при выполненіи его задачи, ему удалось возвратить всѣ потерянные французами колоніи. Для примѣра, приведу одно изъ сраженій Сюффрена.

Мадрасское сраженіе.
Февраля 1782 г.
Фиг. 77—80.

Идя съ Иль-де-Франса въ Пондишери, съ 12 кораблями и транспортами съ войсками, Сюффренъ получилъ извѣстіе, что англійскій адмиралъ Юзъ съ 9-ю кораблями вышелъ изъ Тринкомале въ Мадрасъ для снабженія своихъ судовъ провизіей и матеріалами. Онъ рѣшилъ сейчасъ-же измѣнить свой путь и направился тоже въ Мадрасъ, намѣреваясь настигнуть англичанъ, пока они не укрылись еще за укрѣпленіями этого порта.

Свой взглядъ на способъ атаки онъ выразилъ въ письмѣ къ капитану Тромеленъ, который былъ у него въ эскадрѣ вторымъ флагманомъ.

„Если мы будемъ такъ счастливы" пишетъ Сюффренъ, „что окажемся на вѣтрѣ у англичанъ, то такъ какъ они располагаютъ не болѣе чѣмъ 9 кораблями, я имѣю намѣреніе окружить ихъ арьергардъ и поставить его въ два огня. Если мы будемъ подъ вѣтромъ, постарайтесь, идя какъ можно круче, выйти съ своей ди-

визіей на вѣтеръ и тогда нападите на непріятеля съ другой стороны. Во всякомъ случаѣ, я прошу Васъ располагать движеніями Вашей дивизіи, какъ Вы найдете болѣе удобнымъ и полезнымъ для одержанія побѣды надъ непріятелемъ".

Вотъ, выраженная въ нѣсколькихъ строкахъ, вся тактика Сюфферена: она заключается въ томъ, чтобы направить всѣ свои силы для нападенія на непріятельскій флангъ, расчитывая при исполненіи этого плана на искусство и инціативу командировъ.

Прибывъ 15го февраля 1782 года на видъ Мадраса, Сюфференъ увидѣлъ, что англичане его предупредили и корабли ихъ занимаютъ сильную позицію подъ защитою береговыхъ укрѣпленій, вслѣдствіе чего онъ рѣшилъ отложить нападеніе и направился къ югу въ Пондишери. Вслѣдъ за нимъ снялся съ якоря и Юзъ, корабли котораго быстро приняли всѣ запасы, и тоже направился къ югу.

Ночью, Сюфференъ отдѣлился отъ своихъ транспортовъ, которые оказались подъ самымъ берегомъ, направляясь прямо въ Пондишери

(фиг. 77). Этимъ воспользовался сейчасъ-же Юзъ, устремившись со всѣмъ своимъ флотомъ въ погоню за транспортами и, благодаря тому что корабли его были обшиты мѣдью, 6 транспортовъ было взято, причемъ изъ нихъ 5 оказались англійскими купцами, захваченными ранѣе Сюффреномъ.

Въ это время Сюффренъ, шедшій на помощь подъ всѣми парусами, былъ уже въ виду и Юзу пришлось прекратить преслѣдованіе, чтобы выстроить линію баталіи для принятія боя. Съ большимъ трудомъ къ ночи ему удалось собрать свои корабли, но утромъ 17-го февраля, съ разсвѣтомъ, линія оказалась настолько растянутой, (фиг. 78), что Юзу пришлось нѣсколько разъ спускаться, чтобы стянуть свои корабли. Было очень тихо и пасмурно; французская эскадра подвигалась къ непріятелю лишь благодаря частымъ легкимъ порывамъ вѣтра отъ NNO, направляясь на англійскій арьергардъ двумя отрядами.

Въ 3 ч. пополудни, видя что сраженіе неизбѣжно, Юзъ выстроилъ свою линію, причемъ флотъ его оказался раздѣленнымъ на три

части (фиг. 79), а Сюфференъ съ своей колонной состоящей изъ 7 кораблей, атаковалъ съ навѣтра англійскій центръ и арьергардъ, которые вмѣстѣ составляли только 5 кораблей. Капитанъ Тромеленъ, съ остальными пятью французскими кораблями, долженъ былъ спуститься и атаковать задніе корабли непріятеля съ подвѣтра; но вмѣсто этого онъ привелъ въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ и не принялъ никакого участія въ бою несмотря на сдѣланный ему Сюффреномъ сигналъ „вступить въ сраженіе на разстояніе пистолетнаго выстрѣла".

Въ это время Сюффренъ, подойдя къ непріятелю на самое близкое разстояніе, вступилъ съ нимъ въ жаркій бой и, благодаря своему превосходству въ силахъ, нанесъ ему тяжкія поврежденія, причемъ англійскій авангардъ не могъ придти къ своимъ на помощь вслѣдствіе слабости вѣтра. Надо думать, что англичане были-бы разбиты на голову, если-бы французскіе командиры всѣ послѣдовали за своимъ адмираломъ, а они вмѣсто этого открыто выказали здѣсь тотъ духъ неповиновенія и недисциплинарности, царившій на французской

ость-индской эскадры.

Три часа уже сражался Сюффренъ, все еще надѣясь, что патріотизмъ французскихъ командировъ возьметъ верхъ надъ личными счетами, какъ вдругъ въ 6 ч. вечера (фиг. 80) внезапно налетѣлъ шквалъ отъ SO, продолжительность котораго оказалась достаточной, чтобы дать возможность англійскому авангарду подойти на помощь къ своимъ кораблямъ, изъ которыхъ два уже пострадали настолько сильно, что не въ состояніи были продолжать бой.

Тогда Сюффренъ, не поддерживаемый своимъ арьергардомъ, видя что ему придется вступить въ бой со всѣми непріятельскими кораблями, съ тяжелымъ сердцемъ долженъ былъ привести на лѣвый галсъ и флоты такимъ образомъ разошлись уже въ полной темнотѣ.

Состояніе главныхъ европейскихъ флотовъ въ эпоху французской революціи.

Несмотря на пораженіе французскаго флота при Доминикѣ, американская война блестящимъ образомъ кончилась для Франціи, причемъ во время этой войны во флотѣ выработался прекрасный личный составъ, отъ котораго можно было много ожидать

въ будущемъ, особенно при распространеніи въ немъ идей Сюффрена, который на дѣлѣ показалъ всю выгоду отрѣшенія отъ старыхъ способовъ атаки.

Вообще Людовикъ XVI обращалъ большое вниманіе на флотъ и, помимо личного состава, французскіе корабли во многомъ имѣли преимущество передъ кораблями другихъ націй. Благодаря цѣлому ряду талантливыхъ инженеровъ, французскіе корабли обладали прекрасными обводами и, когда послѣ американской войны они были обшиты мѣдью, имъ не было соперниковъ въ ходѣ; кромѣ того французы придавали своимъ кораблямъ большее водоизмѣщеніе и гораздо болѣе тяжелую артиллерію, сравнительно съ англійскими кораблями того-же ранга. Самъ Нельсонъ въ своихъ письмахъ не разъ восхищался прекрасными качествами французскихъ кораблей, которые точно копировались англичанами, когда послѣднимъ удалось овладѣть нѣсколькими кораблями и доставить ихъ въ Англію.

Такимъ образомъ все обѣщало блестящую будущность французскому флоту, который готовился, при возобновленіи старинной

борьбы съ Англіей, возвратиться къ временамъ Кольбера, Дюкена и Турвилле, но какъ разъ въ это время на него обрушился тяжкій ударъ — революція.

Страшное броженіе умовъ охватившее французское общество передъ революціей, не могло не отразиться также и на флотѣ; во всѣхъ портахъ и на судахъ то и дѣло начинались безпорядки: офицеры сплошь и рядомъ подвергались со стороны командъ угрозамъ, оскорбленіямъ и даже побоямъ, причемъ въ отвѣтъ на всѣ жалобы Ассамблея издала декретъ, рекомендовавшій офицерамъ болѣе мягкое обращеніе со своими подчиненными.

Не видя никакой защиты со стороны правительства, офицеры массами начали оставлять службу, а дальнѣйшія распоряженія только усилили начавшееся движеніе.

Сначала появился декретъ объ уничтоженіи военно-морскихъ школъ, которые были замѣнены даровыми общедоступными курсами математики и морскихъ наукъ, предназначенными для приготовленія офицеровъ, какъ для военнаго, такъ и коммерческаго флота, причемъ послѣдніе получили право, носить та-

Мичманъ Кольцовъ.

ваніе на купеческихъ судахъ, переходить на военные корабли.

Умѣлыхъ офицеровъ надо было кѣмъ-нибудь замѣстить, а потому доступъ въ военный флотъ былъ открытъ всякому, причемъ гораздо бóльшее значеніе давалось аттестаціи въ чистотѣ республиканскихъ убѣжденій, нежели познаніямъ въ морскомъ дѣлѣ. Послѣ казни короля, началось массовое истребленіе дворянскаго сословія, и на эшафотѣ сложили свою голову послѣдніе остатки еще недавно блестящаго личнаго состава офицеровъ. Опасаясь симпатій со стороны старыхъ матросовъ къ своимъ начальникамъ, правительство сдѣлало распоряженіе о переводѣ ихъ въ армію, а мѣсто ихъ на корабляхъ заняли команды составленныя изъ солдатъ и рекрутовъ, набранныхъ между прибрежными жителями; также были уничтожены командоры и приготовлявшія ихъ школы. Наконецъ въ довершеніе всего каждый получилъ право, объявленное правительственнымъ декретомъ, сдѣлать доносъ на офицера и морской министръ обязывался уволить тѣхъ начальниковъ, доносъ на которыхъ будетъ найденъ основательнымъ

гражданскими властями. Дальше идти было некуда, и можно представить себѣ тотъ хаосъ, который царилъ на корабляхъ, послѣ приведенія въ исполненіе всѣхъ этихъ мѣръ.

Поэтому вполнѣ понятно, что, какъ только началась война съ Англіей, всѣ французскіе порта оказались заблокированными англичанами, причемъ каждый выходъ французовъ въ море сопровождался для нихъ катастрофами. Всѣ одиночные бои этого времени кончались взятіемъ французскихъ судовъ, правда послѣ геройскаго сопротивленія, но почти безъ потерь у англичанъ, тогда какъ французы имѣли къ концу боя огромное количество убитыхъ раненыхъ и массу пробоинъ въ корпусъ; послѣднее обстоятельство надо приписать полной неопытности въ стрѣльбѣ французскихъ комендоровъ.

Въ то время какъ французскій флотъ, стал запертый въ гаваняхъ, приходилъ все въ большій упадокъ, теряя всякую привычку къ морю, англійскіе эскадры закалились въ постоянныхъ крейсерствахъ около непріятельскихъ береговъ, и личный составъ, какъ офицеровъ, такъ и командъ достигъ высокой степени совершенства подъ начальствомъ такихъ адмираловъ какъ Джервиса

и Нельсонъ (стр. 93—97). Тогда какъ французы совершенно не учили стрѣльбѣ, многіе англійскіе командиры довели своихъ комендоровъ до того, что орудіе дѣлали каждую минуту по выстрѣлу.

Испанскій флотъ былъ въ это время въ такомъ-же положеніи какъ и французскій: корабли прекрасной постройки, оставшіеся послѣ американской войны, и отсутствіе, вслѣдствіе разстройства финансовъ, хорошихъ офицеровъ; команды-же испанскихъ эскадръ обыкновенно набирались при объявленіи войны по тюрьмамъ и кабакамъ и лучше другихъ укомплектованные корабли имѣли самое большее изо всей команды 10% настоящихъ матросовъ.

Въ 1793 году, послѣ казни Людовика XVI монархическія государства Европы составили противъ Франціи коалицію, въ которой приняли также участіе при самые сильные морскія державы того времени: Англія, Испанія и Голландія, и не французскому флоту, въ томъ состояніи въ которомъ онъ находился въ это время, было бороться противъ такихъ могущественныхъ противниковъ.

Однако-же обстоятельства скоро перемѣнились; цѣлый рядъ блестящихъ побѣдъ, одержанныхъ французскими арміями, заставили Гол-

ландію и Испанію отпасть отъ коалиціи и присоединиться къ Франціи противъ Англіи, которая такимъ образомъ въ 1796 году сама оказалась въ чрезвычайно тяжеломъ положеніи.

На сѣверѣ французы приготовляли большую десантную экспедицію для высадки на англійскіе берега, а на югѣ, въ Средиземномъ морѣ, испанскій флотъ въ числѣ 26 кораблей соединился въ Тулонѣ съ 12-ю французскими кораблями и такимъ образомъ у союзниковъ составился громадный флотъ изъ 38 кораблей, тогда какъ адмиралъ Джервисъ (стр. 94) имѣлъ въ своемъ распоряженіи всего 15 судовъ.

При такихъ обстоятельствахъ англичане рѣшили стянуть всѣ силы въ каналъ, и такъ какъ не хватало судовъ, чтобы послать Джервису подкрѣпленіе, ему было приказано немедленно очистить Средиземное море.

Однако союзный флотъ въ Тулонѣ оказался страшнымъ только въ виду: несмотря на свое численное превосходство, онъ не предпринялъ ничего противъ англичанъ, пока тѣ собирали свои суда, и снимали на нихъ гарнизоны занятыхъ ими крѣпостей на Корсикѣ; черезъ 6 дней послѣ выхода испанскаго флота на Тулонскій рейдъ, Джервисъ, благодаря своей энергіи, уже вышелъ въ Гибралтаръ, не успѣвъ даже принять провизію, такъ что командамъ

на этомъ переходѣ выдавалась только треть обыкновенной порціи.

Разъ англичане благополучно добрались до Гибралтара, союзный флотъ оказался безполезнымъ въ Тулонѣ, а потому испанцы отправились въ Картагену, а адмиралу Вильневу съ пятью французскими кораблями, благодаря странному шквалу отъ Ost, удалось благополучно проскочить мимо Гибралтара въ океанъ; тотъ-же самый шквалъ помѣшалъ Джервису сняться съ якоря и послѣдовать за французами, причемъ еще два корабля изъ его эскадры были сорваны съ якорей и оказались выведенными изъ строя.

По выходѣ изъ Средиземнаго моря Джервисъ направился въ Лиссабонъ, гдѣ онъ долженъ былъ ожидать подкрѣпленій, причемъ на этомъ переходѣ еще два корабля погибли, будучи выброшены на берегъ, во время страшной бури.

Между тѣмъ французская десантная экспедиція, отплывшая къ берегамъ Англіи въ Декабрѣ 1796 года, потерпѣла полную неудачу, благодаря тому что корабли не могли держаться соединенно даже на такомъ короткомъ переходѣ и всѣ суда небольшими группами возвратились назадъ въ Брестъ. Однако французы еще не оставили намѣреніе произвести высадку и

были сдѣланы приготовленiе для второй экспедицiи; одновременно съ этимъ испанскiй флотъ въ числѣ 25 кораблей, подъ начальствомъ адмирала Кордовы, вышелъ изъ Картагены, по направленiю къ Гибралтару.

Получивъ это извѣстiе, Джервисъ предположилъ, что флотъ этотъ вѣроятно идетъ на сѣверъ, чтобы способствовать высадкѣ французовъ, а потому, ни минуты не раздумывая, онъ вышелъ въ море съ 11-ю кораблями, и направился къ мысу С. Винцентъ, чтобы тамъ сторожить испанскiй флотъ и силою преградить ему дорогу.

Злой рокъ не переставалъ преслѣдовать Джервиса: при выходѣ изъ рѣки Таго, еще одинъ корабль сѣлъ на мель. Но такъ велика была вѣра Джервиса въ свою эскадру, въ искусство подчиненнаго ему личнаго состава и въ его дисциплину, что онъ не побоялся, теперь уже съ десятью только кораблями, выйти на встрѣчу несравненно сильнѣйшему непрiятелю. Въ началѣ февраля 1797 г. уже у мыса С. Винцента наконецъ присоединились къ нему пять кораблей посланные изъ Англiи на помощь.

С. Винцентское сраженiе 14 февраля 1797 г.
фиг: 81—84.

Въ это время Кордова прошелъ Гибралтарскiй проливъ и направился въ Кадиксъ; 13 февраля онъ былъ

уже близко къ нимъ, но противный вѣтеръ мѣшалъ ему приблизиться къ берегу, а къ вечеру фрегаты дали ему знать, что они видятъ непріятеля. Считая что непріятель, вслѣдствіе своей малочисленности не посмѣетъ атаковать его, Кордова не принялъ никакихъ мѣръ, чтобы выстроить свою эскадру въ боевой порядокъ и къ утру 14го февраля, при измѣнившемся вѣтрѣ почти на W, корабли его оказались раздѣленными на двѣ части и шли безъ всякаго строя, пользуясь попутнымъ теперь вѣтромъ, направляясь въ Кадиксъ.

Джервисъ также 13го февраля къ вечеру отъ своихъ развѣдчиковъ получилъ извѣстіе о появленіи непріятеля и твердо рѣшился не допустить его уйти въ Кадиксъ и непремѣнно атаковать его на слѣдующее утро. Онъ совершенно ясно сознавалъ на сколько въ этотъ моментъ Англія, угрожаемая со всѣхъ сторонъ и упавшая духомъ, нуждается въ побѣдѣ. А что эскадра его побѣдитъ, несмотря на свою малочисленность, въ этомъ онъ былъ увѣренъ; недаромъ-же онъ въ продолженіи двухъ долгихъ лѣтъ такъ упорно, съ такою энергіей и любовью работалъ надъ своей эскадрой, чтобы сдѣлать ее сильной и грозной для непріятеля своимъ знаніемъ,

отличностью и военным духом (стр. 93). Джервис сейчас-же сделал своей эскадре сигналъ „приготовиться къ бою" и выстроилъ ее на ночь въ двѣ сомкнутыя кильватерныя колонны. Утромъ, выйдя наверхъ, онъ съ гордостью окинулъ взоромъ свои корабли, прекрасно сохранившіе строй и только ждавшіе его мановенія, чтобы ринуться на непріятеля. Какая разница съ испанцами, которые, когда солнце разогнало утренній туманъ, оказались разбросанными въ различныхъ частяхъ горизонта! Въ той части непріятеля, которая виднѣлась на SW, было насчитано 19 кораблей, и еще 6 кораблей усмотрѣно было въ SO четверти.

При видѣ англичанъ, направлявшихся къ югу, испанцы поспѣшили поставить всевозможные паруса и отдѣлившіеся корабли (фиг. 81) привели въ бейдевиндъ праваго галса, чтобы соединиться со своими, но Джервисъ рѣшилъ помѣшать этому соединенію и, перестроивши свою эскадру въ одну кильватерную колонну, прямо направился въ промежутокъ между испанскими кораблями.

Видя, что ему не удается проскочить передъ носомъ англичанъ,

Кордова приказалъ привести на лѣвый галсъ и направился къ сѣверу, но три передовые его корабля уже были подъ вѣтромъ у англичанъ, а потому они присоединились къ подвѣтренному отряду.

Теперь Джервису предстояло рѣшить, на который изъ непріятельскихъ отрядовъ направить свою эскадру, и онъ, не задумываясь выбралъ навѣтренный, приказавъ для этого своему авангарду поворотить послѣдовательно оверштагъ и преслѣдовать непріятеля съ подвѣтра (фиг. 82). Дѣйствительно, если-бы онъ погнался за девятью подвѣтренными кораблями, то Кордова съ своимъ отрядомъ, находясь на вѣтрѣ, легко могъ-бы придти на помощь и тѣмъ поставилъ-бы Джервиса между двухъ огней. Теперь-же подвѣтренному испанскому отряду, чтобы подать помощь своимъ, приходилось для этого выходить на вѣтеръ, что было уже гораздо труднѣе. Однако корабли этого отряда, какъ только увидѣли, что Кордова повернулъ къ сѣверу, сейчасъ-же повернули оверштагъ и направились къ англійской линіи, съ явнымъ намѣреніемъ

ее прорѣзать и такимъ образомъ соединиться со своими. Подходя къ англичанамъ, они были встрѣчены такимъ сильнымъ и меткимъ огнемъ англійскаго адмирала и его передняго мателота, что передовые испанскіе корабли не выдержали и, сдѣлавши поворотъ оверштагъ спустились а за ними послѣдовали и остальные; выйдя изъ района выстрѣловъ, они снова привели и направились также на сѣверъ.

Замѣтивъ это, Кордова рѣшилъ попробовать соединиться съ ними за англійскимъ арьергардомъ (фиг. 83), а потому, пользуясь тѣмъ, что былъ закрываемъ его отъ Джервиса, сражавшимся съ испанскимъ арьергардомъ, онъ выбралъ моментъ, когда передніе корабли его прошли англійскіе задніе, и внезапно спустился на фордевиндъ, а за нимъ послѣдовали нѣкоторые изъ сосѣднихъ съ нимъ кораблей. Маневръ несомнѣнно удался-бы, если-бы продолжали господствовать прежніе взгляды на веденіе сраженій: никто не рѣшился-бы ему помѣшать безъ сигнала на то адмирала, который, съ своей

стороны, въ пылу сраженія не могъ замѣтить этого движенія непріятеля. Но теперь времена были не тѣ: принципы Клерка пустили глубокіе корни между англійскими моряками и произвели полный переворотъ въ ихъ взглядахъ на веденіе боя.

Вслѣдствіе этого, только что началъ спускаться испанскій адмиралъ, Нельсонъ командовавшій въ чинѣ коммодора англійскимъ арьергардомъ, моментально сообразилъ цѣль маневра Кордовы и сейчасъ-же рѣшился ему помѣшать, не спрашивая на то разрѣшенія Джервиса, что повлекло-бы за собою только потерю драгоцѣннаго времени. Онъ приказалъ командиру своего корабля сейчасъ-же спуститься, прошелъ между своимъ заднимъ мателотомъ и концевымъ кораблемъ и преградилъ дорогу испанскому адмиралу и сопровождавшимъ его судамъ, вступивъ съ ними въ ожесточенный бой на самой близкой дистанціи.

Въ это время (фиг. 84) англійскій авангардъ обошелъ задніе испанскіе корабли съ под-

вѣтра, а самъ Джервисъ со слѣдующими за нимъ кораблями вышелъ къ нимъ на вѣтеръ и такимъ образомъ испанскій арьергардъ былъ поставленъ между двухъ огней. Видя это испанскій авангардъ и центръ, исключая тѣхъ кораблей, которые послѣдовали за адмираломъ Кордова, привели круче къ вѣтру и выказали явное желаніе удалиться съ мѣста сраженія, оставивъ свои задніе корабли въ рукахъ непріятеля.

Между тѣмъ Нельсонъ съ однимъ кораблемъ выдерживалъ бой съ тремя непріятельскими судами. Подошедшій англійскій авангардъ (фиг. 85) освободилъ его отъ испанскаго адмирала, но все еще два корабля направляютъ на него свои выстрѣлы, а у него между тѣмъ, вслѣдствіе быстроты стрѣльбы, является недостатокъ въ снарядахъ, которые приходится доставать изъ трюма, и имѣются большія поврежденія въ рангоутѣ и такелажѣ. Въ это время Коллингвудъ, старинный другъ Нельсона съ своимъ кораблемъ „Екселлентъ",

съ разрѣшенія Джервиса, направляется черезъ гущу непріятельскихъ кораблей къ нему на помощь. Проходя мимо, уже пострадавшихъ раньше, двухъ кораблей испанскаго арьергарда, Коллингвудъ своими залпами заставляетъ ихъ спустить флагъ; спустившись подъ вѣтеръ, онъ видитъ испанскій корабль „Св. Николай", наседающій на поврежденный уже „Капитенъ" (корабль Нельсона), причемъ разстояніе между сражающимися едва превышаетъ ширину корабля. Въ этотъ узкій проходъ направляетъ Коллингвудъ свой корабль и, подойдя вплотную къ испанцу, дѣлаетъ въ него залпъ всѣмъ лѣвымъ бортомъ, послѣ чего продолжаетъ свой путь, чтобы присоединиться къ своему авангарду, окружившему корабль испанскаго адмирала.

Желая избѣжать залпа Коллингвуда, „Св. Николай" наваливъ на сосѣдній корабль „Св. Іосифъ"; въ это время Нельсонъ, потерявъ форъ стеньгу и имѣя поврежденный руль, опасаясь, что его снесетъ подъ вѣтеръ, рѣшается воспользоваться эффектомъ залпа

Коллингвуда и врѣзывается своимъ Капитеномъ въ 84-хъ-пушечный корабль „Св. Николай", чтобы взять его на абордажъ. Часть абордажной партіи бросается на верхнюю палубу непріятеля, а самъ Нельсонъ, въ сопровожденіи другихъ, по кранбалу, упершемуся въ портъ капитанской каюты, проникаетъ въ батарейную палубу.

После короткаго сопротивленія „Св. Николай" сдается и Нельсонъ сейчасъ-же устремляется, съ прибывающими все съ Капитена подкрѣпленіями, на абордажъ корабля „Св. Іосифъ" и овладѣваетъ также и этимъ кораблемъ.

Въ это время къ мѣсту сраженія приближается подвѣтренный испанскій отрядъ, а потому Джервисъ отзываетъ свои корабли, атакующіе испанскаго адмирала и флотъ расходится. Кордова скрывается въ Кадиксѣ, а Джервисъ направился въ Лиссабонъ.

Конечно Джервисъ, корабли котораго потерпѣли вообще немного, могъ-бы продолжать преслѣдованіе, и можетъ быть [illegible] нѣсколько испанскихъ кораблей попали-бы въ руки

англичанъ; однако онъ на это не рѣшился, не желая рисковать уже одержанной побѣдой, тѣмъ болѣе, что большая часть испанскихъ кораблей обладала гораздо лучшимъ ходомъ.

Отвратительный составъ испанскихъ командъ ярко выразился на взятыхъ англичанами корабляхъ: когда англійскіе офицеры посылали испанскихъ матросовъ на марсъ, то многіе изъ нихъ падали на колѣни и умоляли не подвергать ихъ такой опасности, грозившей, по ихъ понятіямъ, вѣрною смертью; также на одномъ изъ взятыхъ кораблей, нѣсколько орудій, того борта на который онъ сражался, оказались даже неразряженными.

Экспедиція французовъ въ Египетъ 1798 г.

Когда прошелъ первый угаръ революціонной горячки, наступила реакція, отразившаяся также на флотѣ. Правительство пришло наконецъ къ заключенію, что флотъ не можетъ существовать безъ хорошаго личнаго состава, и что однихъ республиканскихъ убѣжденій недостаточно, чтобы водить корабли въ морѣ

Литографія А. Якобсона (В. О. 7 ... № ...

и въ бой противъ непріятеля. Вслѣдствіе этого всѣ офицеры, служившіе во флотѣ при Людовикѣ XVI и уцѣлѣвшіе отъ революціоннаго погрома, получили приглашеніе вновь поступить на службу, причемъ они, несмотря на свою молодость, быстро получили высшіе чины и заняли главные мѣста во флотѣ. За этой мѣрой послѣдовалъ цѣлый рядъ другихъ для возстановленія личнаго состава, но это оказалось совсѣмъ не такъ легко и долго еще французскому флоту не суждено было оправиться отъ страшнаго перенесеннаго имъ потрясенія. Это очень хорошо понимали англійскіе адмиралы и въ особенности Нельсонъ и потому смѣло шли въ бой, обладая несравненно слабѣйшими силами, пренебрегая часто основными правилами тактики, въ полной увѣренности, что непріятель не съумѣетъ воспользоваться благопріятными обстоятельствами.

Потерпѣвъ неудачу въ своихъ намѣреніяхъ высадить десантъ на англійскіе берега,

Лейтенантъ Кладо.

французы начали изыскивать другие способы нанести вредъ своему исконному врагу. Генералъ Бонапартъ, который часто говорилъ, что „Великой славы завоеватели добиваются на Востокѣ", подалъ мысль занять Египетъ, прочно тамъ утвердиться и оттуда угрожать англійскимъ владѣніямъ въ Индіи.

Моментъ былъ благопріятный, такъ какъ англичане очистили Средиземное море (стр. 237), и времени терять было нельзя; вслѣдствіе этого въ южныхъ портахъ Франціи начались усиленныя приготовленія къ экспедиціи, причемъ цѣль ея сохранялась въ строгой тайнѣ. Однако войска сосредоточенныя въ портахъ, усиленное вооруженіе военныхъ судовъ и сборъ транспортовъ, поневолѣ возбуждали различные толки и слухи, дошедшіе до англійскаго консула въ Ливорно, который сейчасъ-же сообщилъ объ этомъ Джервису, а послѣдній немедленно отправилъ въ Средиземное море три корабля и четыре фрегата подъ

начальствомъ контръ-адмирала Нельсона, чтобы наблюдать за приготовлявшейся экспедиціей. Между тѣмъ слухи о приготовленіяхъ французовъ вѣроятно достигли въ это время до Англіи, такъ какъ черезъ короткое время послѣ отдѣленія Нельсона отъ эскадры, Джервисъ получилъ изъ министерства извѣстіе о томъ, что къ нему въ самомъ непродолжительномъ времени будутъ высланы сильныя подкрѣпленія, съ тѣмъ чтобы онъ отдѣлилъ въ Средиземное море отрядъ изъ 12 линейныхъ кораблей, назначеніе котораго — помѣшать во что-бы то ни стало экспедиціи французовъ, куда-бы послѣдніе ни направлялись.

17 Мая 1798 года Нельсонъ появился передъ Тулономъ и съ радостью узналъ, что французы еще не вышли, но черезъ два дня сильнѣйшій штормъ отъ NW отбросилъ его отрядъ далеко въ море, причемъ его корабль потерялъ фокъ-мачту и обѣ остальныя стеньги, пришлось поневолѣ зайти для исправленія въ одну изъ бухтъ о-ва Сардиніи.

Между тѣмъ, какъ разъ

въ тотъ-же день, когда Нельсона отбросило отъ Тулона, французы вышли изъ этого порта; экспедиція состояла изъ нѣсколькихъ сотъ транспортовъ, на которые было посажено 20,000 отборныхъ войскъ подъ начальствомъ Генерала Бонапарта, а конвоировали эти транспорты 13 линейныхъ кораблей, съ соотвѣтствующимъ количествомъ фрегатовъ и мелкихъ судовъ, подъ флагомъ Вице-Адмирала Брюэса.

Изъ Тулона французы направились по восточную сторону Корсики и Сардиніи, прошли Мессинскій проливъ и 9го Іюня явились передъ Мальтой, которая сдалась имъ черезъ три дня, послѣ чего, оставивъ на Мальтѣ гарнизонъ въ 5000 человѣкъ, французы съ попутнымъ вѣтромъ отправились прямо въ Египетъ.

Между тѣмъ Нельсонъ въ четыре дня исправилъ свои поврежденія и 31го Мая уже былъ опять передъ Тулономъ, но рейдъ былъ пустъ и онъ не могъ получить никакихъ указаній куда направился непріятель; къ несчастью во время шторма 19го Мая онъ разлучился со своими фрегатами, безъ которыхъ былъ теперь, какъ безъ рукъ, не имѣя

развѣдчиковъ. Въ довершеніе всего наступилъ почти штиль и 5^го^ Іюня онъ еще находился противъ Корсики; тутъ засталъ его бригъ посланный Джервисомъ, чтобы предупредить Нельсона о посылкѣ подкрѣпленій, съ приказаніемъ преслѣдовать французовъ, куда-бы они ни направились.

Ставъ такимъ образомъ во главѣ 14 линейныхъ кораблей, Нельсонъ пустился на поиски. Прежде всего ему пришло въ голову, что французы дѣлали высадку на берега Италіи, вслѣдствіе чего онъ осмотрѣлъ всю бухты до Неаполя, гдѣ узналъ, что французы направились къ Мальтѣ.

Прибывъ туда 22 Іюня, онъ узналъ, что Мальта взята и что французскій флотъ направился къ востоку. Тогда блеснула въ его головѣ мысль объ Египтѣ и, ни мало не раздумывая, онъ поставилъ всевозможные паруса и полетѣлъ въ Александрію, куда прибылъ 28^го^ Іюня, но рейдъ былъ пустъ и никто ничего не слышалъ о французахъ. Мучимый сомнѣніями, гдѣ искать непріятеля, Нельсонъ совершенно ясно пред-

ставить себѣ, какъ французы овладѣваютъ Сициліей, между тѣмъ какъ онъ находился въ противоположномъ концѣ Средиземнаго моря; поэтому, не давая отдыха своей эскадрѣ, онъ снялся съ якоря и началъ лавировать къ западу. Между тѣмъ на слѣдующій день послѣ его ухода передъ Александріей появились французы и 1го Іюля произвели высадку и овладѣли городомъ.

Произошло это оттого, что французскій флотъ, обремененный массой транспортовъ, подвигался очень тихо, почему Нельсонъ его перегналъ, и на несчастье послѣдняго, когда они должны-бы были быть въ виду другъ у друга, нашелъ туманъ; на обратномъ пути Нельсонъ не встрѣтилъ французовъ, вслѣдствіе того, что будучи вынужденнымъ лавировать, онъ сдѣлалъ первый длинный галсъ къ берегамъ Греціи, и какъ разъ въ это время Брюэсъ вошелъ въ Александрію.

Надо замѣтить, что экспедиція французовъ очевидно шла въ разрѣзъ съ основными принципами веденія морской войны, и описаніе плаваній враждебныхъ флотовъ ясно показываетъ;

что французы только чудомъ избѣгли нападенie на нихъ въ открытомъ морѣ. Въ послѣднемъ случаѣ, стѣсненные транспортами, они почти навѣрно были-бы разбиты и тогда погибла-бы вся экспедицiя.

Узнавъ о посѣщенiи Александрiи Нельсономъ, Бонапартъ приказалъ Брюэсу ввести флотъ въ гавань, и если это окажется невозможнымъ идти на о-въ Корфу, принадлежавшiй въ то время французамъ. Измѣренные глубины показали, что не проходитъ только одинъ флагманскiй корабль, но ничего не было легче, какъ разгрузить его, такъ какъ транспорты были подъ рукой. Однако Брюэсъ, почему-то увѣренный, что англичане больше въ Египетъ не возвратятся, не согласился на это; не пошелъ онъ также въ Корфу, а расположилъ свой флотъ въ открытой Абукирской бухтѣ, къ востоку отъ Александрiи.

<u>Абукирское сраженiе 1го Августа 1798 г. Фиг. 85-87.</u>

Между тѣмъ Нельсонъ, придя въ Сиракузы и убѣдившись что французовъ нѣтъ въ Сицилiи, 24го Iюля бросился назадъ въ Египетъ; 1го Августа онъ прибылъ въ Александрiю, а спустя нѣсколько часовъ англiйскiй флотъ

появился уже передъ Абукирской бухтой.

Французская эскадра была расположена въ одну, не совсѣмъ правильную, линію на NNW–SSO, причемъ для защиты авангарда (фиг. 85) на островкѣ Абукиръ была сооружена батарея изъ мортиръ и пушекъ.

Англичане появились у входа въ бухту совершенно неожиданно для Брюэса, который по непростительной небрежности, имѣя фрегаты и много мелкихъ судовъ, не выслалъ никого изъ нихъ для крейсерства въ море, и какъ разъ въ это время большая часть французскихъ экипажей съ значительною частью команды были на берегу для наливки водой.

Немедленно на флагманскомъ кораблѣ собрался совѣтъ на которомъ большинствомъ голосовъ рѣшено было принять бой на якорѣ, такъ какъ не надѣялись что команды окажутся достаточно опытными, чтобы одновременно управляться парусами и сражаться. Да притомъ много команды было на берегу со шлюпками и, вслѣдствіе далекаго разстоянія до берега и сильнаго волненія на рейдѣ

нельзя было надѣяться на скорое ихъ возвращеніе; поэтому сигналомъ было приказано фрегатамъ приблизиться и снабдить командой наиболѣе нуждающіеся въ людяхъ корабли.

Солнце между тѣмъ приближалось къ закату, и Брюэсъ началъ питать надежду, что Нельсонъ не рѣшится атаковать его раньше слѣдующаго утра, и, въ упованіи на это, онъ приказалъ приготовиться къ походу, думая ночью сняться съ якоря и прорваться въ Корфу.

Но Нельсонъ былъ не такой человѣкъ, чтобы откладывать на завтра то, что можно сдѣлать сегодня: несмотря на то, что приходилось идти въ совершенно незнакомую ему бухту, причемъ еще три корабля его были сильно отставши, онъ ни на одну минуту не задумался съ 11 кораблями напасть на 13 французскихъ, усиленныхъ кромѣ того мелкими судами и береговой батареей. Уже давно Нельсонъ объявилъ своимъ командирамъ, что въ случаѣ встрѣчи съ французами на якорѣ, онъ намѣренъ со всѣми силами напасть на авангардъ и, только послѣ его уничтоженія, переходить къ центру и арьергарду. Поэтому теперь онъ напомнилъ только объ

Литография Кинцо.

этимъ сигналомъ, приказавъ выстроить линію по способности и приготовиться стать на якорь, отдавая его съ кормы. Последнее распоряженіе явилось чрезвычайно разумнымъ въ виду того, что приходилось становиться на якорь при свѣжемъ попутномъ вѣтрѣ отъ NNW, и если-бы якорь отдавался съ носу, то, во время прихода на канатъ, корабли подвергались-бы губительнымъ продольнымъ выстрѣламъ непріятеля.

Въ это время изъ бухты вышелъ французскій бригъ, подошелъ на близкое разстояніе къ англичанамъ и затѣмъ спустился на фордевиндъ, направившись прямо черезъ мель, которая далеко тянется отъ острова Абукира; этимъ движеніемъ онъ хотѣлъ увлечь за собою англійскіе корабли и навести ихъ такимъ образомъ на мель, но хитрость не удалась и непріятель, не обращая на него вниманія, продолжалъ осторожно подвигаться впередъ, все время бросая лотъ. Обогнувъ отмель, командиръ передоваго англійскаго корабля (1) рѣшилъ попробовать пройти между французами и отмелью, чтобы напасть на непріятельскій авангардъ со стороны берега, для чего ему при-

лось привести въ бейдевиндъ на правый галсъ. Въ это время французскій авангардъ могъ-бы легко продольными выстрѣлами нанести ему такія поврежденія, которыя заставили-бы его отказаться отъ своего намѣренія, но этого сдѣлано не было, такъ какъ начальникъ авангарда въ этотъ моментъ только что возвращался съ совѣта, бывшаго на адмиральскомъ кораблѣ; когда онъ отдалъ приказаніе открыть огонь, два передовыхъ непріятельскихъ корабля (1 и 2) уже были внѣ выстрѣловъ и, въ свою очередь, проходя мимо перваго въ линіи французскаго корабля, дали по немъ два продольныхъ залпа. Пройдя благополучно подъ носомъ французовъ, передовой англійскій корабль отдалъ якорь съ кормы, но вслѣдствіе свѣжаго вѣтра высучило весь канатъ и онъ остановился противъ третьяго французскаго корабля (фиг. 86); мѣсто-же его противъ перваго корабля занялъ слѣдующій за нимъ (2), который при томъ сталъ такимъ образомъ, что могъ бить передовой французскій корабль продольными выстрѣлами, въ то время, какъ самъ былъ почти въ полной безопасности.

Затѣмъ еще три англійскихъ корабля послѣдовали за двумя передовыми, причемъ одинъ изъ нихъ (4) прошелъ въ промежутокъ между первымъ и вторымъ французскими кораблями и расположился такъ, что могъ разстрѣливать ихъ обоихъ продольными залпами.

Французскіе передовые корабли, нужно еще прибавить — самые старые и слабые во всей эскадрѣ, подвергались такимъ образомъ послѣдовательно продольному огню пяти англичанъ, и послѣ того вынуждены были къ сраженію на лѣвый бортъ, что было для нихъ совершенно неожиданно, вслѣдствіе чего многіе порты и пушки съ лѣвой стороны оказались заваленными бочонками, койками, матросскими вещами и т. п... Неудивительно поэтому, что, черезъ четверть часа послѣ начала сраженія, передовой французскій корабль лишился всѣхъ трехъ мачтъ, а на второмъ упала гротъ-мачта; такое счастливое начало боя произвело прекрасное впечатлѣніе на англійскія команды, которые дружными криками „ура" привѣтствовали паденіе непріятельскихъ

мачтъ.

Въ это время солнце спустилось за горизонтъ и быстро начало темнѣть; между тѣмъ сраженіе только началось и дальнѣйшій бой предстоялъ въ полной темнотѣ, а потому англичане, для отличія своихъ кораблей отъ непріятельскихъ, подняли на гафеляхъ по четыре фонаря.

Шестымъ въ англійской линіи шелъ Нельсонъ; видя, что два передовыхъ непріятельскихъ корабля приведены почти въ беззащитное состояніе, причемъ оба находятся подъ дѣйствіемъ продольныхъ выстрѣловъ англичанъ, Нельсонъ отдалъ якорь противъ третьяго французскаго корабля, а противъ слѣдующихъ двухъ – стали девятый и десятый его эскадры; седьмой и восьмой прошли нѣсколько дальше и расположились противъ французскаго флагманскаго корабля.

Въ это время подошелъ ко входу въ бухту одинъ изъ отставшихъ англійскихъ кораблей (12) и въ темнотѣ сталъ на мель и около него остался для поданія ему помощи концевой корабль (11).

Такимъ образомъ въ первомъ фазисѣ боя, англичане, почти обе-

зоруживъ два передовыхъ непріятельскихъ корабля, поставили слѣдующіе три въ два огня (фиг. 86); результаты такого искуснаго образа дѣйствій не замедлили обнаружиться: черезъ три часа послѣ начала сраженія, четыре передовыхъ французскихъ корабля сдались, а пятый, потерявъ фокъ и гротъ-мачты, обрубилъ канатъ, сдался по вѣтру и вновь сталъ на якорь около адмирала, оставивъ передъ носомъ своего задняго мателота свободное пространство.

Между тѣмъ въ центрѣ французской линіи, гдѣ находились ихъ самые лучшіе корабли, дѣло началось несчастливо для англичанъ: французскій адмиральскій корабль скоро сбилъ у своего противника гротъ и бизань-мачты и привелъ его въ такое состояніе, что тому оставалось только обрубить канатъ и спуститься подъ фокомъ по вѣтру; но подбитая фокъ-мачта не выдержала напора вѣтра и сейчасъ-же свалилась за бортъ, вслѣдствіе чего ему пришлось подъ однимъ блиндомъ дрейфовать вдоль французской линіи, подвергаясь ея огню, послѣ чего онъ сталъ на якорь въ глубинѣ бухты.

Однако дѣло англичанъ скоро поправилось; къ мѣсту сраженія спѣшили отставшіе англійскіе суда (11, 13 и 14), обошедшіе опасную мель, благодаря стоявшему на ней кораблю (12), служившему имъ маякомъ; затѣмъ уже они направились прямо къ мѣсту сраженія, руководимые огнемъ выстрѣловъ, и два (13 и 14) изъ нихъ стали по обѣимъ сторонамъ французскаго главнокомандующаго (фиг. 87), между тѣмъ какъ третій (11) расположился передъ носомъ его передняго мателота, пользуясь пустымъ пространствомъ, оставленнымъ подрейфовавшимъ французскимъ кораблемъ; послѣдній освободилъ тоже своихъ противниковъ (5 и 10), которые, выправивъ концы, тоже придвинулись къ мѣсту сраженія.

Такимъ образомъ и въ центрѣ четыре французскіе корабля, изъ которыхъ одинъ совершенно уже разбитый въ первомъ фазисѣ боя, оказались подъ перекрестнымъ огнемъ шести англійскихъ кораблей (5, 7, 10, 11, 13 и 14). Французы однако защищались отчаянно и нельзя было еще сказать на чьей сторонѣ окажется пере-

высь, какъ вдругъ подъ бизань-русленями французскаго адмиральскаго корабля показался огонь; сейчасъ-же туда были направлены выстрѣлы ближайшихъ кораблей, чтобы попытать тушить пожаръ, вслѣдствіе чего пламя съ ужасающею быстротой стало распространяться по рангоуту и по всему кораблю.

Взрывъ корабля былъ неизбѣженъ, а потому всѣ окружающіе суда на время прекратили бой, чтобы принять всевозможныя мѣры предосторожности: англичане задѣли портики и люки, убрали съ палубъ всѣ горючія вещества и приготовили къ дѣйствію помпы и людей съ ведрами; три французскихъ корабля, слѣдующихъ за адмиральскимъ, обрубили канаты и удалились отъ горѣвшаго флагмана, причемъ два изъ нихъ выбросились на берегъ въ глубинѣ бухты, а третій — задній мателотъ адмирала, опять сталъ на якорь подъ носомъ командующаго французскимъ арьергардомъ — Контръ-Адмирала Вильнева.

Между тѣмъ пламя приближалось къ крюйтъ-камерѣ, и

въ 10 часовъ вечера французскій адмиральскій корабль взлетѣлъ на воздухъ съ ужаснымъ трескомъ, обдавъ горящими обломками своихъ ближайшихъ сосѣдей, на которыхъ однако удалось потушить начавшійся въ нѣсколькихъ мѣстахъ пожаръ. Только густое облако дыма и вода покрытая золой указывали еще нѣкоторое время, гдѣ сражался и потонулъ сильнѣйшій корабль французскаго флота, унесшій съ собою въ пучину большую часть своего доблестнаго экипажа и счастье французовъ. Адмиралъ Брюэсъ еще въ самомъ началѣ сраженія получилъ двѣ раны: въ лицо и въ руку; когда же онъ сходилъ съ мостика на шканцы, непріятельское ядро разорвало его почти пополамъ; онъ не позволилъ снести себя внизъ, заявивъ, что „французскій адмиралъ долженъ умирать на шканцахъ" и, къ счастью своему, скончался раньше чѣмъ начался пожаръ на его кораблѣ.

Вѣтеръ совершенно затихъ отъ усиленной пальбы и страшнаго взрыва; сраженіе тоже какъ будто прекратилось: впродолженіи четверти часа не-

слышно было ни одного выстрѣла; природа и люди казались оцѣпенѣлыми передъ свѣжей могилой нѣсколькихъ сотъ людей.

Первый оправился и открылъ огонь передній мателотъ погибшаго французскаго адмирала, но, окруженный со всѣхъ сторонъ врагами, онъ скоро лишился всѣхъ трехъ мачтъ и принужденъ былъ сдаться.

Около полночи наступилъ отдыхъ перерывъ до 4 час. утра 2-го Августа, когда нѣсколько англійскихъ кораблей наименѣе поврежденныхъ (14, 3, 11) спустились къ французскому арьергарду, чтобы его атаковать (фиг. 88); обмѣнявшись нѣсколькими выстрѣлами съ непріятелемъ, французы выпустили канаты и сдались подъ вѣтеръ, гдѣ стали на якорь внѣ англійскихъ выстрѣловъ, кромѣ передняго корабля, который лишенный якорей и всѣхъ трехъ мачтъ, понесло прямо на берегъ. Тогда англичане направились къ берегу, гдѣ на мели уже стояли два французскихъ судна, выбросившихся на берегъ передъ самымъ взрывомъ адмиральскаго корабля, которые теперь при первыхъ выстрѣлахъ не-

пріятеле спустили свои флаги.

Между тѣмъ, оставшіеся цѣлыми, три корабле французского арьергарда и два фрегата, воспользовавшись отсутствіемъ англичанъ, въ 11 час. утра 2-го Августа снялись съ якоря и направились въ море; кораблемъ „Вильгельмъ Телль", подъ флагомъ Контръ-Адмирала Вильнева, „Женерё" и фрегатомъ удалось выйти однимъ галсомъ изъ бухты, а третій корабль, бывшій подъ вѣтромъ, не могъ за ними слѣдовать и выбросился на берегъ.

Всѣ остальные англійскіе корабли были настолько повреждены, что только одинъ изъ нихъ (2) рѣшился преградить дорогу уходящему непріятелю, но при этомъ онъ самъ оказался настолько избитымъ, что Нельсонъ поспѣшилъ отозвать его сигналомъ, опасаясь чтобы онъ не попалъ въ руки французовъ.

Такимъ образомъ къ утру 2-го Августа изъ 13 французскихъ кораблей, одинъ взлетѣлъ на воздухъ, восемь было взято, два спаслись и еще два стояли на мели, причемъ одинъ изъ нихъ былъ совершенно безъ

мачтъ, съ флагомъ, пригвожден-
нымъ къ обломку гротъ-мачты.

Только 3го Августа два анг-
лійскихъ корабля подошли къ
нему и заставили его сдаться,
съ другого-же команда перебра-
лась на берегъ и зажгла свой
корабль, который взорвался
при приближеніи къ нему анг-
личанъ.

Такъ окончилось это, зна-
менитое въ лѣтописяхъ воен-
ныхъ флотовъ, сраженіе, въ ко-
торомъ обѣ стороны соперни-
чали другъ передъ другомъ храб-
ростью, но не искусствомъ, такъ
какъ послѣднее было цѣликомъ
на сторонѣ англичанъ.

Лучшимъ-же свидѣтель-
ствомъ храбрости францу-
зовъ служатъ слѣдующія слова
одного англійскаго историка: „по-
веденіе экипажей восьми пере-
довыхъ французскихъ кораблей,
не только безукоризненно, но
безпримѣрно". Хотя англичане
и завладѣли девятью фран-
цузскими кораблями, но боль-
шая часть изъ нихъ была на-
столько повреждена, что три
корабля пришлось сжечь тутъ-
же на мѣстѣ, одинъ едва былъ
доведенъ до Гибралтара, гдѣ былъ
оставленъ для портовыхъ на-

довностей, и изъ пяти остальныхъ, дошедшихъ до Англіи, только три, послѣ капитальныхъ исправленій, оказались годными къ дальнѣйшей службѣ.

Внезапность нападенія, искусные маневры англійскихъ командировъ, ихъ взаимная поддержка, и быстрота стрѣльбы англичанъ доставили Нельсону славу побѣдителя при Абукирѣ. Будучи твердо увѣренъ въ вышеуказанныхъ качествахъ своихъ подчиненныхъ, и въ отсутствіи таковыхъ у непріятеля (стр. 231 и 249), Нельсонъ, не поджидая трехъ своихъ отставшихъ кораблей, смѣло бросился на несравненно сильнѣйшаго непріятеля.

Не желая стѣснять дѣйствій своихъ командировъ всевозможными мелочными распоряженіями, онъ указалъ имъ только главную цѣль, къ которой они должны были стремиться во время сраженія т. е. сосредоточить всѣ свои силы противъ непріятельскаго авангарда (принципъ Клерка), и всѣ командиры блестящимъ образомъ оправдали ожиданіе своего адмирала.

Между тѣмъ исходъ сраженія могъ-бы быть совсѣмъ другой, если-бы французскій

личный составъ, кромѣ храбрости, обладалъ тѣми высокими качествами, которые были такъ развиты въ англійскомъ флотѣ, благодаря адмираламъ Джервису и Нельсону. Не говоря уже о томъ, что непріятельскій флотъ не могъ-бы напасть на французовъ въ расплохъ, а также обогнуть ихъ авангардъ, многое могло быть поправлено и послѣ этого, если-бы французскіе адмиралы и капитаны оказали-бы другъ другу поддержку: въ продолженіи четырехъ томительныхъ часовъ, начальникъ французскаго арьергарда Контръ-Адмиралъ Вильневъ, съ пятью кораблями присутствовалъ при избіеніи своихъ передовыхъ товарищей, не сдѣлавъ даже попытки чтобы придти къ нимъ на помощь. Между тѣмъ онъ могъ также легко сняться съ якоря со своими кораблями въ 6 часовъ вечера 1-го Августа, какъ онъ это сдѣлалъ въ 11 часовъ утра на слѣдующій день, такъ какъ обстоятельства остались тѣже-самыя.

А тогда англійскіе корабли были-бы въ свою очередь поставлены между двухъ огней, и неиз-

вѣстно, сдались-ли бы имъ фран-
цузскіе авангардные суда, оказав-
шіе такое упорное сопротивленіе.
Запасный отрядъ Вильнева легко
могъ-бы воспрепятствовать входу
на рейдъ трехъ отставшихъ
англійскихъ кораблей, а также
могъ-бы завладѣть тѣмъ ко-
раблемъ, который сталъ на
мель; тогда не былъ-бы разбитъ
и французскій центръ и вообще
побѣда могла оказаться на
сторонѣ французовъ, потому
что весь расчетъ Нельсона былъ
построенъ на его увѣренности
въ плохомъ состояніи француз-
скаго личнаго состава и, къ
несчастью для Франціи, онъ
оказался правъ.

Съ донесеніемъ объ одержан-
ной побѣдѣ Нельсонъ отправилъ
своего флагъ-капитана на ко-
раблѣ „Леандрѣ", но черезъ 12
дней послѣдній встрѣтился
съ французскимъ кораблемъ
„Женерё" и послѣ ожесточен-
наго боя былъ взятъ и приве-
денъ въ Корфу.

Французскій корпусъ, отрѣ-
занный вслѣдствіе пораженія
флота при Абукирѣ отъ ро-
дины, покинутый Бонапартомъ,
который поспѣшилъ во Фран-
цію чтобы не упустить своихъ лич-

нахъ выгодъ, держалась въ Египтѣ, до начала мирныхъ переговоровъ съ Англіей, и въ концѣ 1801 года былъ перевезенъ во Францію на англійскихъ судахъ.

Планъ Наполеона высадки на берега Англіи.

Понятно что при такихъ обстоятельствахъ миръ не могъ быть продолжительнымъ и дѣйствительно въ 1803мъ году вновь между Англіей и Франціей вспыхнула война.

Бонапартъ, теперь первый консулъ Франціи, рѣшилъ нанести Англіи смертельный ударъ, высадивъ на ея берега огромную армію, которой англичанамъ нечего было и думать сопротивляться, если-бы ей дѣйствительно удалось высадиться. Еще задолго до заключенія мира были начаты обширныя приготовленія къ этой новой экспедиціи, заключавшіяся въ томъ, что къ сѣверному берегу Франціи стягивались массы отборныхъ войскъ, и во всѣхъ портахъ этого берега было заложено множество мелкихъ, большею частью гребныхъ, судовъ, которыя должны были перевезти армію черезъ каналъ. Сначала Бонапартъ думалъ обойтись безъ корабельнаго флота, который требовалъ продолжительнаго времени для своего возстановленія и хотѣлъ произвести высадку, воспользовавшись одной изъ тихихъ темныхъ ночей, считая что гребная флотилія черезъ 12 часовъ послѣ своего выхода достигнетъ Англіи.

Литографія А. Яковлева (В.О. 7 л. № 4).

Однако опытные моряки успѣли убѣдить его въ томъ, что такое предпріятіе сопряжено съ громаднымъ рискомъ и не имѣетъ почти никакихъ шансовъ на успѣхъ, такъ какъ англичане обладаютъ громадными средствами для наблюденія за каналомъ и конечно приложатъ всѣ усилія, чтобы не прозѣвать выходъ французовъ; встрѣча-же флотиліи въ каналѣ съ англійскимъ флотомъ должна непремѣнно повести къ полной ее гибели, безъ всякой пользы для Франціи.

Приходилось такимъ образомъ позаботиться о томъ, чтобы имѣть возможность владѣть моремъ, хотя-бы только на время перехода флотиліи черезъ каналъ, и обойтись безъ корабельнаго флота тутъ нечего было и думать. Разъ убѣдившись въ вѣрности этого вывода, Бонапартъ, съ присущей ему энергіей, принялся за возстановленіе корабельнаго флота: работа сразу закипѣла во всѣхъ французскихъ портахъ, какъ сѣверныхъ, такъ и южныхъ, но дѣло это требовало времени, а потому даже къ открытію вновь военныхъ дѣйствій ничего еще не было готово.

Слухи о приготовившейся экспедиціи страшно встревожили анг-

личанъ, которымъ оставалось надѣяться только на свой флотъ. Вслѣдствіи этого, еще до заключенія мира, были сдѣланы попытки къ уничтоженію флотилій, но онѣ все кончились полною неудачей; несмотря на то, что во главѣ этого дѣла былъ поставленъ знаменитый Нельсонъ; затѣмъ сейчасъ же по объявленіи войны, англійскія эскадры заблокировали все французскіе порта, чтобы не дать выйти въ море корабельному флоту.

Наконецъ къ началу 1805 г., Наполеонъ — въ это время уже Императоръ французовъ, закончилъ все приготовленія и рѣшилъ приступить къ исполненію своего грандіознаго предпріятія.

Съ конца 1804 года къ Франціи примкнула Испанія и силы союзниковъ распредѣлялись такъ (фиг. 89.):

Въ сѣверныхъ портахъ между Гавромъ и Остенде сосредоточено было 120000 войскъ при 25000 лошадей; для доставки ихъ на противуположный берегъ канала приготовлено было около 2000 различныхъ судовъ, большею частью гребныхъ. Кромѣ этой главной арміи, на флангахъ ея расположено было два отряда: въ Текселѣ 30000 войскъ съ достаточ-

нымъ количествомъ транспортовъ и съ 7ю линейными кораблями для конвоя, и въ Брестѣ эскадра изъ 21 корабля съ транспортами для 25000 чел. пѣхоты, которые стояли лагеремъ около города. Затѣмъ имѣлось еще линейныхъ кораблей: въ Рошфорѣ 6, въ Ферролѣ 13, изъ которыхъ 5 было французскихъ, въ Кадиксѣ 15, въ Картагенѣ 6 и въ Тулонѣ 11; эскадры эти должны были имѣть на корабляхъ отряды войскъ, которые въ общемъ составляли еще 17000 пѣхоты. Однако испанцы, хотя и обѣщали выставить вышеуказанное число кораблей, но на самомъ дѣлѣ, когда нужно было дѣйствовать, только очень малая часть ихъ судовъ оказалась въ состояніи выйти въ море.

Англичане съ своей стороны держали въ морѣ громадный флотъ, раздѣленный на эскадры по числу непріятельскихъ портовъ, причемъ всюду они блокировали непріятеля въ превосходныхъ силахъ, исключая испанцевъ, такъ какъ англичане были прекрасно освѣдомлены о состояніи ихъ флота.

„Пусть мы сдѣлаемся хозяевами пролива на шесть ча-

совъ и мы будемъ хозяевами всего міра" сказалъ Наполеонъ, а потому всѣ его помыслы были направлены къ тому, чтобы дать возможность союзному флоту выйти въ каналъ съ превосходными силами и разбить или заставить отступить англичанъ, что позволило-бы высадить армію, которая должна была стереть Англію съ лица земли.

Исполнить однако это было очень трудно: союзный флотъ былъ разбросанъ по различнымъ портамъ, расположеннымъ другъ отъ друга на большомъ разстояніи, и у каждаго порта крейсеровали англичане въ превосходномъ числѣ, съ кораблями закаленными постояннымъ пребываніемъ въ морѣ, тогда какъ союзники должны были довольствоваться обученіемъ своихъ командъ на рейдѣ.

Однако Наполеонъ и тутъ, при составленіи плана дѣйствій на чуждой ему стихіи, выказалъ геніальныя свои стратегическія способности. Сознавая прекрасно, что, хотя-бы его эскадрамъ и удалось прорвать блокаду, англичане ни въ какомъ случаѣ не допустятъ ихъ соединенія, онъ задумалъ направить эскадры изъ

Бреста, Рошфора и Тулона въ Вестъ-Индію, гдѣ они должны были напасть на англійскія владѣнія. Очевидно англичане, занятые мыслью объ угрожающей ихъ странѣ высадкѣ, не сразу догадаются куда направились французы, но когда имъ станетъ извѣстенъ путь непріятеля, они принуждены будутъ поспѣшить съ значительными силами на защиту своихъ колоній. Между тѣмъ союзныя эскадры, соединившись въ Вестъ-Индіи, должны были внезапно возвратиться въ Европу, явиться въ Каналъ и прикрывать высадку.

Планъ былъ очень простъ, но могъ быть выполненъ съ успѣхомъ только при одномъ условіи, которое Наполеонъ упустилъ изъ виду: эскадры должны были быть хорошо снабжены, личный составъ хорошо обученъ, а главное — начальникъ флота необходимо долженъ былъ обладать неутомимой энергіей и широкой личной инииціативой, чтобы умѣть преодолѣть всѣ препятствія и довести начертанный ему императоромъ планъ до конца, несмотря ни на какія встрѣтившіеся при исполненіи непредвидѣнные случайности.

Между тѣмъ командующій тулонской эскадрой Вице-Адмиралъ Вильневъ, предназначенный руководить всѣми операціями корабельнаго флота, хотя былъ прекраснымъ морякомъ и личная храбрость его была внѣ сомнѣній, но какъ главнокомандующій онъ имѣлъ недостатокъ самый губительный для своего званія, а именно онъ былъ лишенъ личной инициативы и обладалъ страшно нерѣшительнымъ характеромъ. Относительно снабженія судовъ и качества команды, французскій флотъ еще былъ довольно удовлетворителенъ, но испанскій изъ рукъ вонъ плохъ.

Почти одновременно, въ серединѣ Январѣ 1805 года французскіе эскадры прорвали блокаду Ферроля и Тулона и вышли въ море; то-же самое хотѣла сдѣлать эскадра находившаяся въ Брестѣ, но всѣ попытки ея къ прорыву оказались неудачны. Нельсонъ, командовавшій англійскимъ флотомъ, расположеннымъ передъ Тулономъ, находился во время прорыва французовъ у Мадаленскихъ острововъ. Когда фрегаты дали ему знать о выходѣ Вильнева, онъ сейчасъ-же снялся съ якоря, но пошелъ не къ Тулону,

и направился къ югу, предполагая, что цѣль французскаго флота Италія, и можетъ быть опять Египетъ, какъ въ 1798-мъ году. Около береговъ Италіи онъ не нашелъ ничего, и потому поспѣшилъ въ Египетъ, гдѣ также никто даже ничего не слыхалъ о французахъ; пришлось возвратиться назадъ, потерявъ даромъ на поиски около двухъ мѣсяцевъ.

Казалось-бы счастье благопріятствовало французамъ, направивъ самого ихъ грознаго врага на ложный путь, но тутъ на помощь англичанамъ явилась нерѣшительность Вильнева. Послѣдній, встрѣтивъ по выходѣ въ море штормъ отъ SW-та, и потерявъ изъ виду одинъ корабль и нѣсколько фрегатовъ, не нашелъ ничего лучшаго, какъ возвратиться въ Тулонъ; такимъ образомъ, вслѣдствіе заботы о судьбѣ нѣсколькихъ судовъ, Вильневъ подвергалъ риску все предпріятіе Наполеона, не рѣшаясь пожертвовать этими судами, что конечно слѣдовало ему сдѣлать, имѣя въ виду громадную важность своевременнаго прибытія его эскадры въ Вестъ-Индію.

Между тѣмъ французскій отрядъ вышедшій изъ Рошфора

благополучно добрался до Мартиники, оттуда, въ ожиданіи остальныхъ эскадръ, прошелъ по англійскимъ островамъ, нѣкоторые изъ нихъ разорилъ, съ другихъ взялъ контрибуцію, и вдругъ получилъ приказаніе возвратиться въ Европу, вслѣдствіе неудачнаго выхода Вильнева; такимъ образомъ удачное плаваніе этого отряда явилось совершенно безполезнымъ для конечной цѣли предпріятія, и въ серединѣ Мая онъ опять вошелъ въ Рошфоръ, гдѣ вновь былъ заблокированъ англичанами.

Болѣе двухъ мѣсяцевъ Вильневъ употребилъ на всевозможныя починки и наконецъ въ концѣ Марта вышелъ въ море, во второй разъ съ эскадрой изъ 11 линейныхъ кораблей. Счастье продолжало ему благопріятствовать, такъ какъ Нельсонъ, все еще занятый мыслями объ Египтѣ, оставилъ передъ Тулономъ только два фрегата, а самъ съ остальной эскадрой расположился между Сициліей и берегомъ Африки, чтобы не пропустить Вильнева на востокъ. Къ тому-же еще англійскіе фрегаты, видѣвшіе выходъ французовъ изъ Тулона, потеряли ихъ затѣмъ изъ вида и ничего не могли донести Нельсону о направленіи выбраннымъ непріятелемъ. Только въ серединѣ

Впрочемъ онъ узналъ, что француз-
зовъ видѣли направляющимися къ
Гибралтару и сейчасъ-же послѣ-
шилъ на западъ, но вѣтеръ былъ
противный и только въ началѣ
Мая онъ добрался до Тетуана, гдѣ
корабли его напились прѣсной водой.

Вильневъ между тѣмъ, придер-
живаясь къ испанскому берегу, че-
резъ недѣлю дошелъ до Картагены
и послалъ 6^{ти} испанскимъ корабл-
лямъ, находившимся въ этомъ
порту, приказаніе выйти въ мо-
ре и присоединиться къ нему. Къ
несчастію испанцы оказались безъ
пороха и требовали 36 часовъ
для его погрузки, а вѣтеръ между
тѣмъ дулъ попутный, а потому
Вильневъ, не желая упускать
благопріятныхъ обстоятельствъ,
рѣшилъ продолжать свой путь
безъ испанцевъ. Черезъ два дня онъ
уже вошелъ въ Кадиксъ, заставивъ
отступить англійскій отрядъ
изъ 5 кораблей, блокировавшій
этотъ портъ. Здѣсь къ нему
сейчасъ-же присоединился еще одинъ
французскій корабль, но изъ 15
испанскихъ кораблей, оказались
готовыми выйти въ море толь-
ко 6 подъ начальствомъ Адмира-
ла Гравина, да и то въ очень
плохомъ состояніи, такъ что по-
гнались съ скорѣе вмѣстѣ съ фран-

цузами только два испанскихъ корабля, а остальные отстали и затѣмъ уже отдѣльно направились на Мартинику, назначенную сборнымъ пунктомъ. Вильневъ уже подходилъ къ Мартиникѣ, когда Нельсонъ покинулъ Тетуанъ, прошелъ Гибралтарскій проливъ и направился къ сѣверу, не имѣя еще ни малѣйшаго подозрѣнія объ отправленіи союзниковъ въ Весть-Индію. Придя въ Лагосъ, онъ засталъ тамъ англійскіе транспорты съ провизіей и съ войсками, предназначенными въ Средиземное море и тутъ-же онъ получилъ свѣдѣнія, заставившія его придти къ заключенію, что Вильневъ отправился къ Антильскимъ островамъ. Извѣстіе это повергло его въ полное отчаяніе: флотъ, наблюденіе за которымъ было поручено ему, тотъ самый флотъ, который онъ пожиралъ глазами въ продолженіи долгихъ двухъ лѣтъ и уже иначе не называлъ какъ „мой флотъ", успѣлъ обмануть его бдительность и, отдѣленный теперь отъ него цѣлымъ океаномъ, безнаказанно разоряетъ богатыя англійскія колоніи! Во что бы то ни стало онъ рѣшилъ послѣдовать за французами и, погрузивъ въ одну ночь

только необходимые припасы, онъ вышелъ въ море. Своихъ офицеровъ, оставшихся безъ свѣжей провизіи, онъ утѣшилъ, заявивъ имъ, что: „солонина съ французскимъ флотомъ лучше ростбифа и шампанскаго безъ этого флота“. Отправляясь въ погоню за союзнымъ флотомъ, состоявшимъ изъ 18ти линейныхъ кораблей, Нельсонъ нисколько не задумался отдѣлить отъ своихъ 11ти одинъ корабль для конвоированія транспортовъ, такъ какъ онъ опасался, что двухъ кораблей сопровождавшихъ транспорты будетъ недостаточно, въ случаѣ встрѣчи ихъ съ 6ю испанскими кораблями, находившимися въ Картагенѣ.

Между тѣмъ Вильневъ прибылъ на Мартинику и ожидалъ появленія Брестской эскадры, съ которою вмѣстѣ долженъ былъ направиться въ Европу. Но послѣдняя не могла выбрать ни одного момента, чтобы выйти въ море безъ боя, а потому къ Вильневу были отправлены два корабля съ приказаніемъ возвратиться въ Европу, если брестская эскадра не присоединится къ нему до 21го Іюня. Придя къ Ферролю съ 20ю имѣвшимися у него корабл-

мени, онъ долженъ былъ деблоки-
ровать этотъ портъ, соединив-
ся съ находящимися тамъ 13
кораблями, идти къ Рошфору,
присоединить тамъ къ себѣ еще
5 кораблей, и во главѣ флота
изъ 38 кораблей появиться передъ
Брестомъ. Тогда англійская эс-
кадра, блокирующая этотъ портъ,
оказывается между двухъ огней
и принуждена будетъ отсту-
пить, что дастъ Вильневу воз-
можность вывести свой флотъ
до 59 кораблей, съ которыми
онъ и долженъ прикрывать вы-
садку на берега Англіи.

Черезъ три недѣли послѣ Виль-
нева прибылъ въ Вестъ-Индію
и Нельсонъ и, все еще думая,
что французы прибыли сюда
спеціально для разоренія англій-
скихъ колоній, пошелъ на
Тринидату, куда по слухамъ
направился непріятель. Однако-
же тамъ его не оказалось и Нель-
сонъ бросился къ сѣверу, но и
тамъ французовъ нигдѣ не
было. Обойдя всѣ острова отъ
Тринидата до Антигуа и нигдѣ
не найдя союзниковъ, Нельсонъ
рѣшилъ, что непріятель, про-
слышавъ о приходѣ англичанъ
въ Вестъ-Индію, отказался
отъ нападенія на англійскія

колоніи и отправился въ Европу, а потому онъ рѣшилъ послѣдовать за нимъ, отправивъ впередъ фрегатъ въ Англію съ извѣстіемъ о возвращеніи непріятеля.

Но этотъ разъ Нельсонъ не обманулся; Вильневъ дѣйствительно, узнавъ о появленіи англичанъ у Антильскихъ острововъ, рѣшилъ возвратиться и вышелъ въ море за 10 дней до назначеннаго ему срока. Но чего не разгадалъ Нельсонъ, такъ это плана Императора, а потому онъ считалъ, что Вильневъ направится назадъ въ Средиземное море, вслѣдствіе этого, покинувъ Вестъ-Индію только на три дня позже французовъ, онъ взялъ курсъ на мысъ С. Винцента, въ то время какъ союзники шли къ Ферролю.

Между тѣмъ фрегатъ посланный Нельсономъ впередъ, нагналъ Вильнева, который подвигался впередъ очень медленно, задерживаемый плохимъ ходомъ нѣкоторыхъ испанскихъ кораблей. Выведя изъ курса непріятеля заключеніе, что онъ идетъ въ Ферроль, фрегатъ, форсируя парусами поспѣшилъ съ этимъ извѣстіемъ въ Плимутъ, вслѣдствіе чего

откуда было сейчасъ-же послано приказаніе отряду изъ 5 кораблей, находившемуся передъ Рошфоромъ, снять блокаду, соединиться съ 10 кораблями, блокировавшими Ферроль, подъ начальствомъ Адмирала Кальдера, который долженъ былъ съ 15-ю кораблями ожидать Вильнева въ 100 миляхъ къ западу отъ Ферроля.

22-го Іюля, въ разстояніи 25 миль къ NW отъ мыса Финистерре, во время тумана, Кальдеръ наткнулся на Вильнева, причемъ флоты, построившись въ линію баталіи, въ продолженіи четырехъ часовъ сражались на довольно близкомъ разстояніи, послѣ чего разошлись въ разныя стороны. Во время сраженія туманъ сдѣлался настолько густъ, что противники съ трудомъ различали другъ друга, причемъ два испанскихъ корабля упали подъ вѣтеръ и были взяты англичанами. Потерю эту союзники замѣтили только на слѣдующій день, и, хотя противники были еще въ виду другъ у друга, они оба не выказали никакого желанія вступить снова въ бой. Вильневъ, имѣя большое преимущество

въ числѣ кораблей конечно долженъ бы былъ догнать отступающаго непріятеля и постараться нанести ему пораженіе, хотя-бы для того чтобы поднять духъ своей эскадры, на которую потеря двухъ кораблей произвела чрезвычайно тяжелое впечатлѣніе, не говоря уже о томъ, что Кальдеръ, присоединившись къ кораблямъ, блокировавшимъ Брестъ, значительно затруднилъ выходъ оттуда французовъ. Съ своей стороны Кальдеръ сдѣлалъ крупную ошибку, уступивъ такъ легко мѣсто сраженія непріятелю, тѣмъ болѣе, такъ какъ вся цѣль его посылки заключалась въ томъ чтобы помѣшать Вильневу соединиться съ феррольской эскадрой, а этого-то онъ и не достигъ. Взятіе-же двухъ кораблей конечно не имѣло никакого значенія для общаго хода операцій и Кальдеру не слѣдовало удовольствоваться такимъ незначительнымъ успѣхомъ

Послѣ этого Вильневъ направился въ Ферроль, но не будучи въ состояніи вылавировать туда, вслѣдствіе противнаго вѣтра,

спустился въ Виго. Тамъ онъ налился водой, запасся провизiей и, оставивъ наиболѣе поврежденные и тяжелые въ ходу три корабля, перешелъ въ Ферроль, гдѣ и соединился съ находившейся тамъ эскадрой.

Нельсонъ между тѣмъ прибылъ къ Гибралтару и явился туда на нѣсколько дней раньше, чѣмъ Вильневъ встрѣтился съ Кальдеромъ; съ удивленiемъ онъ узналъ, что ни одно французское судно не проходило въ Средиземное море. Теряясь въ догадкахъ, онъ рѣшился все-таки идти къ сѣверу, и присоединиться къ эскадрѣ блокирующей Брестъ, на случай, если-бы Вильневъ направился въ каналъ; оставивъ тутъ 8 своихъ кораблей, онъ съ остальными двумя направился въ Англiю, чтобы лично дать отчетъ въ своей экспедицiи въ Вестъ Индiю и отдохнуть послѣ утомительнаго плаванiя; дѣйствительно въ продолженiи двухъ лѣтъ онъ уже не былъ на берегу и нервы его были совершенно разбиты постоянными тревогами и неудачами.

Вслѣдствiе вышеизложенныхъ событiй, передъ Брестомъ оказалась англiйская эскадра изъ

35 кораблей и задача Вильнева становилась все день ото дня труднѣе.

Въ Ферролѣ у него было 29 кораблей, да изъ Рошфора, воспользовавшись снятіемъ блокады, вышли въ море для соединенія съ нимъ 5 кораблей. Будь Вильневъ рѣшительнѣе, ему все-таки слѣдовало-бы идти къ Бресту и вступить тамъ съ англичанами въ отчаянное сраженіе; даже если-бы онъ былъ разбитъ, то и непріятель потерялъ-бы такъ сильно, что не могъ-бы продолжать блокады, и тогда брестская эскадра могла выйти и прикрыть высадку. На это расчитывалъ и Наполеонъ, но надежды его не оправдались.

Выйдя изъ Ферроля 11-го Августа, Вильневъ направился сначала къ сѣверу, разославъ фрегаты для отысканія рошфорскаго отряда, но не нашелъ его, а вѣтеръ между тѣмъ задулъ прямо противный.

Въ это время на горизонтѣ показалось нѣсколько судовъ и опрошенное встрѣчное коммерческое судно показало, что это авангардъ англійской эскадры въ числѣ 25 кораблей. Извѣстіе оказалось ложно, такъ какъ

все англійскія эскадры были не-редъ Брестомъ, но Вильневу очевидно нужно было только какой-нибудь предлогъ, чтобы уклониться отъ выполненія предпріятія, въ успѣхѣ котораго онъ не вѣрилъ. Сейчасъ-же онъ измѣнилъ свой курсъ и направился въ Кадиксъ, куда и прибылъ благополучно черезъ нѣсколько дней.

Узнавъ объ этомъ, на помощь Вице-Адмиралу Коллингвуду, который находился передъ Кадиксомъ, англичане посылали подкрѣпленія за подкрѣпленіями и скоро Вильневъ оказался блокированнымъ англійской эскадрой изъ 30 кораблей, подъ которой въ Октябрѣ мѣсяцѣ опять принялъ начальство Нельсонъ.

Съ того момента, какъ Вильневъ направился въ Кадиксъ, все грандіозное предпріятіе высадки на берега Англіи рушилось до основанія. Наполеонъ пришелъ въ бѣшенство, узнавъ о прибытіи своего флота въ Кадиксъ, да и правда сказать и было отъ чего: приходилось отказаться отъ своей завѣтной мечты, признаться, что масса труда и денегъ на образованіе флотиліи была потрачена даромъ. Но дѣлать было нечего, приходилось пре-

клониться предъ совершившимся фактомъ. Всякая мысль о высадкѣ была оставлена и Наполеонъ Бонапартъ началъ готовиться къ войнѣ съ образовавшейся противъ него, благодаря стараніямъ Англіи, коалиціей, въ которую вошли Россія, Австрія и Швеція.

Союзная эскадра, находившаяся въ Кадиксѣ, получила теперь другое назначеніе; Наполеонъ желалъ, чтобы она вошла въ Средиземное море и была-бы готова содѣйствовать его операціямъ на сушѣ.

О непріятелѣ заграждавшемъ союзникамъ путь онъ не хотѣлъ и слышать. „Его Величество", пишетъ морской министръ Вильневу, „желаетъ вывести во флотѣ эту необычайную осторожность, эту постоянную систему обороны, которая убиваетъ всякую смѣлость, увеличивая ее вдвое у непріятеля. Смѣлости и только смѣлости требуетъ Императоръ отъ своихъ адмираловъ, офицеровъ, матросовъ и обѣщаетъ свои милости тѣмъ, кто наиболѣе отличится этимъ качествомъ, независимо отъ результата. Стремительнаго нападенія на непріятеля и

рѣшительнаго съ нимъ сраженія, — вотъ чего желаетъ Его Величество, считая ни во что потерю своихъ судовъ, если они погибли со славой. Императоръ не хочетъ, чтобы его эскадры могли быть блокированы далѣе слабыми непріятелемъ, и онъ Вамъ приказываетъ не раздумывать, а выйти и атаковать врага. Вамъ вмѣняется въ обязанность, сдѣлать все отъ Васъ зависящее, чтобы внушить Вашими поступками, рѣчами и т. п... эти чувства Вашимъ подчиненнымъ. Ничто, ведущее къ этой цѣли, не должно быть упущено: частыя вылазки, поощреніе смѣлыхъ предпріятій, приказы возбуждающіе энтузіазмъ, все должно быть употреблено, чтобы возбудить и оживить храбрость командъ...."

Между тѣмъ Вильневъ въ Кадиксѣ находился въ довольно затруднительномъ положеніи. Послѣ сраженія при Финистерре, появился между союзниками идейный антагонизмъ; испанскіе офицеры не могли ему простить того, что онъ, имѣя 18 кораблей, не потерявшихъ ни одной стеньги, отдалъ 2 испанскихъ корабля такъ легко по-

раздо болѣе слабому непріятелю. Мнѣніе это раздѣлялось также многими французскими офицерами, что особенно было тяжело Вильневу, а въ городѣ возбужденіе противъ французовъ было всеобщее. Между прочимъ высказалось это тѣмъ, что не смотря на категорическія приказанія изъ Мадрида, портовое начальство Кадикса не желало снабжать французскіе корабли провизіей и боевыми припасами. Кромѣ того большая часть испанскихъ судовъ должны были вступить въ сраженіе, выходя въ первый разъ въ море, чрезвычайно дурно снабженные, имѣя совершенно необученную команду. Немудрено поэтому, что Вильневъ совершенно упалъ духомъ и считалъ выходъ въ море безуміемъ, обрекающимъ союзные флоты на вѣрную погибель. Однако категорическому приказанію Императора надо было повиноваться, какъ нѣкогда пришлось это сдѣлать Турвилю (стр. 170), но тотъ по крайней мѣрѣ имѣлъ славу храбраго, идя на непріятеля вдвое сильнѣйшаго, между тѣмъ какъ Вильневъ не могъ получить и этого утѣшенія, имѣя

несчастное преимущество надъ непріятелемъ въ числѣ кораблей.

Наполеонъ-же продолжалъ подзадоривать Вильнева, выражаясь, что „англичане скоро дойдутъ до ничтожества, когда во Франціи найдутся два-три адмирала, которые <u>захотятъ умереть</u>"; кромѣ того онъ рѣшилъ его смѣнить и потребовать во Францію для отдачи отчета въ своихъ дѣйствіяхъ. Назначенный на его мѣсто Вице-Адмиралъ Розили былъ уже въ Мадридѣ, когда эта вѣсть дошла до Вильнева, который былъ глубоко уязвленъ сомнѣніемъ Императора въ его храбрости.

„Я былъ-бы счастливъ", писалъ онъ морскому министру „уступить Вице-Адмиралу Розили первое мѣсто, если-бы мнѣ по крайней мѣрѣ дозволено было остаться подъ его командой.... но для меня слишкомъ ужасно потерять всякую надежду имѣть когда-либо случай показать, что и я могу умереть! Съ первымъ благопріятнымъ вѣтромъ, я выхожу въ море!".

Какъ разъ въ это время Вильневу донесли, что часть непріятельскихъ кораблей направи-

лась въ Гибралтаръ, такъ что у Нельсона осталось только 27 кораблей; вѣтеръ дулъ благопріятный, и потому 19го Октября съ семи часовъ утра союзники начали сниматься съ якоря и выходить въ море. Въ десятомъ часу утра Нельсонъ былъ уже извѣщенъ объ этомъ, и не желая допустить непріятелей до Гибралтара, онъ направился съ своей эскадрой къ проливу, чтобы тамъ ожидать союзниковъ, зная очень хорошо, что выходъ изъ Кадикса очень труденъ, и что непріятель еще не скоро оттуда выберется весь. Дѣйствительно всѣ 33 корабля Вильнева вышли въ море только къ утру 20го Октября.

Придя къ проливу раньше союзниковъ, Нельсонъ, поворотилъ назадъ, чтобы, при встрѣчѣ съ непріятелемъ, оказаться у него на вѣтрѣ, такъ какъ послѣдній дулъ съ запада.

Трафальгарское сраженіе 21го Октября 1805 г.
фиг. 90–92.

Задолго до выхода союзниковъ въ море Нельсонъ составилъ планъ нападенія и сообщилъ его своимъ командирамъ. Онъ предполагалъ раздѣлить флотъ свой на двѣ неравныя части, изъ которыхъ бо́льшая, подъ начальствомъ Вице-Адми-

рала Коллингвуда, должна была напасть на непріятельскій арьергардъ и разбить его, пользуясь превосходствомъ въ числѣ кораблей. Съ другой стороны онъ бралъ на себя задержать центръ и авангардъ союзниковъ, для чего предполагалъ броситься на корабль главнокомандующаго и съ самаго начала боя лишить его возможности не только самому подать помощь арьергарду, но даже приказать это сдѣлать своему авангарду. При этомъ Нельсонъ вполнѣ былъ увѣренъ въ томъ, что, безъ сигнала Вильнева, никто не подастъ помощи арьергарду т. е. строилъ свой планъ, помимо тактическихъ соображеній, на недостаткахъ личнаго состава непріятеля, которые ему хорошо были извѣстны.

Приведемъ нѣкоторые извлеченія изъ инструкціи Нельсона.

„Я думаю, что почти невозможно хорошо выстроить и удержать въ линіи баталіи многочисленный флотъ. Если мы будемъ гнаться за точнымъ построеніемъ, то, при случающихся здѣсь частыхъ туманахъ и перемѣн-

ныхъ вѣтрахъ, можетъ оказаться, что это потребуетъ такого большого количества времени, что мы упустимъ случай вступить съ непріятелемъ въ рѣшительный бой. Вмѣсто того, чтобы перестраиваться изъ одного строя въ другой въ виду непріятеля, я желаю чтобы походный строй служилъ-бы въ тоже время и строемъ для боя. Обыкновенно мы будемъ плавать въ строѣ двухъ кильватерныхъ колоннъ, по 11 кораблей въ каждой, а 5 самыхъ лучшихъ ходоковъ составятъ отдѣльный отрядъ, который, будучи въ готовности присоединиться къ любой колоннѣ, можетъ всегда составить линію баталіи изъ 16 кораблей.

Съ того момента какъ второму по мнѣ флагману объявятся извѣстными мои окончательныя намѣренія, я предоставляю ему полную свободу распоряжаться своей колонной. Отъ него зависитъ направить атаку такъ, какъ онъ найдетъ это болѣе удобнымъ, а также пользоваться всякими обстоятельствами до тѣхъ поръ, пока онъ не возьметъ или не истребитъ

Лейтенантъ Клодтъ.

всѣ суда, которые будутъ имъ окружены. Я постараюсь, чтобы остальные непріятельскіе корабли ему не помѣшали.

Командиры должны согласовать свои дѣйствія съ движеніями флагмана своей колонны; въ томъ-же случаѣ, когда сигналы флагмана не могутъ быть видимы, или хорошо поняты, ни одинъ командиръ не сдѣлаетъ большой ошибки, если поставитъ корабль свой бортъ о бортъ съ непріятелемъ.

Если непріятель окажется на вѣтрѣ, то второй по линіи флагманъ долженъ прорѣзать непріятельскую линію у двѣнадцатаго корабля, считая отъ задняго; самъ-же я прорѣжу ихъ линію противъ центра, стараясь завладѣть кораблемъ главнокомандующаго, для чего должны быть употреблены всѣ усилія.

Если непріятель окажется подъ вѣтромъ, то мы подойдемъ на пушечный выстрѣлъ къ серединѣ его флота въ строѣ указанномъ на чертежѣ (фиг. 90), послѣ чего подвѣтренная колонна должна прорѣзать непріятельскую линію около двѣнадцатаго ко-

рабле, считая отъ задняго; при этомъ нѣкоторые корабли могутъ обойти непріятельскій арьергардъ сзади.

Я самъ сдѣлаю нападеніе на остальные непріятельскіе корабли, и буду стараться, чтобы дѣйствія второго флагмана встрѣчали какъ можно менѣе препятствій!"

Разсматривая планъ Нельсона нельзя не замѣтить, что онъ, особенно при нападеніи съ навѣтра, очень близко придерживается къ способу предложенному Клеркомъ (стр. 210, фиг. 50), не говоря уже о томъ, что принципъ нападенія съ превосходными силами на часть непріятельскаго флота служитъ ему путеводною нитью при всѣхъ его распоряженіяхъ.

Вильневъ, во всякомъ случаѣ очень опытный морякъ и хорошій тактикъ, предчувствовалъ какого образа дѣйствій будетъ держаться его противникъ.

„Нельсонъ" говоритъ онъ въ собраніи командировъ союзной эскадры „навѣрно не ограничится артиллерійскимъ боемъ въ линіи баталіи параллельной нашей. Онъ постарается окружить нашъ арьергардъ, прорѣзать нашу линію, и на отрѣзанные корабли направитъ превосходные силы".

Чтобы противодѣйствовать такому плану, въ линію баталіи союзнаго флота было рѣшено поставить столько кораблей, сколько всего находилось у англичанъ. Остальныя суда, подъ начальствомъ Адмирала Гравины, должны были составить отдѣльный отрядъ, на обязанности котораго лежало подать помощь туда, куда будутъ направлены главныя силы непріятеля.

Однако для успѣшнаго дѣйствія этого отряда, требовались быстрыя движенія отъ судовъ его составляющихъ, т.е. командиры этихъ кораблей должны были имѣть большую опытность въ управленіи и обладать иниціативой, для энергичныхъ и быстрыхъ дѣйствій. Между тѣмъ на эти качества Вильневъ, знавшій состояніе своего флота, никакъ не могъ разсчитывать, а потому не рѣшился отдѣлить этотъ отрядъ отъ флота; сохраняя его назначеніе, онъ поставилъ его въ авангардъ. Такимъ образомъ союзный флотъ долженъ былъ, какъ и въ старину, составить одну линію баталіи.

„У меня нѣтъ ни средствъ, ни времени", говоритъ Вильневъ,

„приготовиться къ какому нибудь новому тактическому маневру, съ тѣми командирами, которымъ ввѣрены суда моей эскадры.... Я надѣюсь, что всѣ будутъ храбро защищаться, но ни отъ одного нельзя ожидать инціативы и какого-нибудь смѣлаго маневра!" Приказъ свой передъ выходомъ въ море Вильнёвъ окончилъ слѣдующими словами, которые между прочимъ заключали въ себѣ такое порицаніе собственныхъ его дѣйствій при Абукирѣ.

„Всѣ усилія нашихъ кораблей должны быть направлены къ тому, чтобы подавать помощь своимъ атакованнымъ товарищамъ, слѣдуя за адмиральскимъ кораблемъ, который первый подастъ этому примѣръ.... Каждый командиръ долженъ болѣе сообразоваться въ своихъ дѣйствіяхъ со своею храбростью и жаждою славы, нежели съ сигналами адмирала, который, самъ участвуя въ бою и окруженный дымомъ, не всегда въ состояніи будетъ указать каждому его мѣсто.... Всякій командиръ, который не въ огнѣ, находится не на своемъ мѣстѣ, и безчестье тому, кому придется напоминать

объ этомъ сигналомъ".

Въ первый день выхода въ море союзники не видали англичанъ, но въ ночь на 21е Октября въ различныхъ частяхъ горизонта показались сигнальные огни и слышались пушечные выстрѣлы. Очевидно непріятель былъ близко и надо было приготовиться къ сраженію, вслѣдствіе чего въ 10 часовъ вечера Вильневъ приказалъ выстроить линію баталіи.

Съ утра 21го Октября дулъ самый слабый вѣтеръ отъ WNW, но сильная зыбь идущая съ запада предвѣщала свѣжую погоду. Яркіе лучи восходящаго солнца освѣтили безпорядочную линію союзныхъ судовъ, растянувшихся на разстояніи 6 миль. Подъ вѣтромъ въ 10 миляхъ находился мысъ Трафальгаръ, и почти въ такомъ-же разстояніи на вѣтрѣ виднѣлись англійскіе корабли, направлявшіеся съ попутнымъ вѣтромъ, подъ всѣми парусами(?) съ обѣихъ на союзниковъ.

Въ 8 часовъ утра Адмиралъ Вильневъ, считая сраженіе неизбѣжнымъ, сдѣлалъ сигналъ повернуть всѣмъ вдругъ черезъ фордевиндъ, и направилъ курсъ на сѣверъ. Не надѣясь на удачный исходъ боя, онъ хотѣлъ чтобъ

подъ вѣтромъ Кадикса, куда могли-бы укрыться поврежденные корабли. Тихій вѣтеръ и крупная зыбь очень затруднили исполненіе этого маневра и только къ 10 часамъ утра онъ былъ конченъ, причемъ линія оказалась чрезвычайно неправильной; большая часть судовъ шли по два и даже по три въ рядъ, а въ центрѣ линіи оставался широкій интервалъ (фиг. 91).

Кромѣ того, вслѣдствіе этого маневра, отдѣльный отрядъ Адмирала Гравины оказался въ арьергардѣ, а потому конечно никому не могъ подать помощи, такъ какъ весь флотъ находился у него на вѣтрѣ.

Увидѣвъ куда направился непріятель, Нельсонъ рѣшился во что-бы то ни стало помѣшать Вильневу укрыться въ Кадиксъ, до котораго оставалось всего девять миль. Слабый вѣтеръ не давалъ надежды выполнить вполнѣ первоначальный планъ, и потому Нельсонъ рѣшилъ идти на пересѣчку курса союзников и прорѣзать ихъ линію, спускаясь на нихъ подъ прямымъ угломъ. Конечно онъ не меньше чѣмъ кто-нибудь

другой понималъ всю опасность такого способа нападенія, и считай онъ своего противника болѣе искуснымъ, онъ никогда-бы на это не рѣшился, а тутъ онъ былъ твердо увѣренъ, что союзники будутъ стрѣлять плохо и смѣло подставлялъ свои корабли ихъ продольнымъ выстрѣламъ.

Англійскій флотъ спускался на непріятеля двумя колоннами; южную колонну, состоявшую изъ 15 кораблей велъ Коллингвудъ на кораблѣ „Роялъ Соверенъ", а сѣверную – Нельсонъ, имѣвшій флагъ на кораблѣ „Виктори"; такимъ образомъ самому страшному продольному огню должны были подвергнуться оба адмирала, причемъ опасность еще увеличивалась отъ тихаго хода, такъ какъ подъ лиселями англичане едва ползли около двухъ узловъ. Еще одинъ англійскій корабль, отдѣлившійся ночью отъ флота, находился далеко къ сѣверу и направлялся на соединеніе съ сѣверной колонной.

Въ 11½ час. утра Нельсонъ сдѣлалъ свои послѣднія распоряженія: „Я намѣренъ" сообщилъ онъ Коллингвуду „прорѣзать непріятельскій аван-

гардъ, чтобы лишить союзниковъ возможности войти въ Кадиксъ. Въ прорѣзаніе арьергардъ у двѣнадцатаго корабля съ „хвоста". Кромѣ того, предвидя свѣжую погоду, онъ приказалъ, въ виду близости берега подъ вѣтромъ, всѣмъ кораблямъ приготовиться стать на якорь передъ наступленіемъ темноты. Наконецъ на брамъ стеньгѣ „Викторіи" взвился послѣдній сигналъ Нельсона „Англія ожидаетъ, что каждый исполнитъ свой долгъ", возбудивъ страстный энтузіазмъ на англійскихъ корабляхъ, команды которыхъ встрѣтили громкимъ „ура" воззваніе любимаго начальника.

Былъ полдень когда раздался первый выстрѣлъ по кораблю „Роялъ Совереньъ", подошедшему на пушечный выстрѣлъ къ непріятелю. Мгновенно всѣ суда подняли свои флаги, а каждый испанскій корабль вывѣсилъ кромѣ того на концѣ пика деревянный крестъ.

Не отвѣчая на плохо направленный огонь, „Роялъ Совереньъ" тихо подвигался впередъ, правя подъ корму испанскаго трехдечнаго корабля „Санта-Анна", подъ флагомъ Вице-Адмирала Алава. Во избѣжаніе излишней потери людей, вся команды лежала на палубѣ и дѣйствительно, кромѣ нѣсколь-

Лит. К. Мирошниченко В.О. 8 л. 21.

ких перебитых снастей, корабль Коллингвуда дошелъ совершенно цѣлымъ до непріятеля. Обрѣзавши вплотную корму испанскаго адмирала, „Роель Соверенъ" далъ ему страшный залпъ со всего лѣваго борта, причемъ орудія были заряжены двумя и тремя ядрами, и привелъ затѣмъ къ вѣтру; послѣдствія залпа оказались ужасны: около 400 человѣкъ легло убитыми и ранеными и 14 орудій было подбито. Но и тутъ „Роель Соверенъ", въ свою очередь, оказался окруженнымъ со всѣхъ сторонъ, между тѣмъ какъ задній его матлотъ, отстоялъ отъ него почти на цѣлую милю. Около четверти часа Коллингвудъ съ успѣхомъ отбивался отъ многочисленныхъ противниковъ, пока къ нему не подошли на помощь его суда, послѣ чего бой въ арьергардѣ сдѣлался общимъ.

Между тѣмъ Нельсонъ, корабль котораго ходилъ гораздо хуже чѣмъ „Роель Соверенъ", едва едва двигался къ центру непріятельской линіи, правя въ промежутокъ между кораблями „Буцентавръ" на которомъ находился Вильнёвъ и „Сантиссима Тринидадъ" подъ флагомъ испанскаго Контръ-Адмирала Циснероса.

Первымъ открылъ огонь „Бюцентавръ", но ядра его не приносили никакого вреда. Затѣмъ на двѣ или три минуты наступаетъ мертвая тишина: комендоры повѣряютъ прицѣлъ и вдругъ, какъ по сигналу, съ нѣсколькихъ кораблей, окружавшихъ Вильнева открылся страшный огонь противъ „Викторiи", который еще не имѣетъ поврежденiй, хотя находится всего въ разстоянiи 2-хъ кабельтововъ. Наконецъ одно ядро сбиваетъ крюйсъ-стеньгу; другое разбиваетъ въ щепки штурвалъ, такъ что рулемъ приходится править въ констапельской; книпель убиваетъ восемь солдатъ на ютѣ, такъ какъ Нельсонъ оказался не такъ предусмотрителенъ, какъ Коллингвудъ, и не распорядился, чтобы команда легла на палубу. Новое ядро, сорвавъ корму барказа на ростраxъ и раздробивъ кнехтъ, пролетаетъ между Нельсономъ и командиромъ „Викторiи", причемъ съ башмака послѣдняго осколокъ кнехта срываетъ пряжку.

„Дѣло становится жарко" замѣтилъ Нельсонъ съ улыбкой, „слишкомъ жарко, чтобы оно могло продолжиться долго".

Но такъ плохо все-таки стрѣляли союзные корабли, что почти

3/4 часа по кораблю Нельсона стрѣляло болѣе двухсотъ орудій, и все-таки онъ дошелъ до непріятельской линіи, имѣя всего 50 человѣкъ выбывшими изъ строя.

Въ часъ пополудни „Викторі" тихо прошелъ подъ кормою „Буцентавра", такъ близко что нокъ его грота-рея задѣлъ за эренсъ-ванты послѣдняго, и далъ ему губительный продольный залпъ, положившій на мѣстѣ около 400 человѣкъ и подбившій около 20 орудій.

Слѣдующій французскій корабль „Редутабль" такъ близко шелъ за своимъ флагманомъ, что командиру „Викторі" не оставалось ничего болѣе, какъ свалиться съ нимъ на абордажъ, что онъ и сдѣлалъ. Оба сцѣпившіеся корабля начали дрейфовать подъ вѣтеръ, причемъ между ними открылась отчаянная ружейная перестрѣлка, перевѣсъ въ которой скоро оказался на сторонѣ французовъ, благодаря тому, что на ихъ марсахъ имѣлось кромѣ стрѣлковъ еще два небольшихъ орудія, тогда какъ у англичанъ на марсахъ стрѣлковъ не полагалось, изъ опасенія пожара. Въ нѣсколько минутъ мостики и верхняя палуба „Викторі" покрылись убитыми и ранеными: изъ 110 человѣкъ находившихся наверху,

не болѣе 20 въ состояніи продолжать сраженіе. Посреди этого царства смерти, Нельсонъ продолжаетъ спокойно ходить рядомъ съ командиромъ взадъ и впередъ по правымъ шканцамъ, какъ вдругъ пуля съ крюйсъ-марса „Редутабль" пробиваетъ его лѣвый эполетъ и, пройдя сквозь грудь, засѣдаетъ въ спинномъ хребтѣ. Главнаго адмирала подхватываютъ двое матросовъ и несутъ въ кубрикъ, гдѣ кладутъ его посреди массы другихъ раненыхъ. Между тѣмъ съ марсовъ „Редутабле" даютъ знать внизъ командиру, что палуба „Викторіи" опустѣла, вслѣдствіе чего вызываются абордажныя партіи. Однако тщетно стараются французы добраться до непріятельской палубы: бортъ „Викторіи" на цѣлый декъ выше сѣтокъ „Редутабле", и кромѣ того большая погибь бортовъ внутрь и сильная зыбь дѣлаютъ абордажъ невозможнымъ. Тогда командиръ французскаго корабля отдаетъ приказаніе спустить грота-рей, который долженъ служить переходнымъ мостомъ для абордажныхъ партій, какъ вдругъ страшный градъ ядеръ и картечи очищаетъ палубу отъ людей: это задній мателотъ

англійскаго адмирала „Темерерь"
проходитъ у „Редутабле" подъ но-
сомъ, даетъ ему страшный про-
дольный залпъ и сваливается съ
нимъ съ другой стороны. Фран-
цузскому двухъ-дечному кораблю
сжатому между двумя трехъ-
дечными противниками, прихо-
дится плохо; англичане, чтобы
не попадать другъ въ друга за-
ряжаютъ орудія тремя ядрами
съ уменьшеннымъ зарядомъ и даютъ
имъ уголъ сниженія; такъ какъ
стрѣльба идетъ въ упоръ и пламя
выстрѣловъ то и дѣло зажигаетъ
непріятельскій бортъ, пожарныя
партіи сквозь порты поливаютъ
водой непріятельскія пробоины
послѣ каждаго выстрѣла. При
такихъ условіяхъ сопротивленіе
было невозможно и „Редутабль"
долженъ былъ сдаться своимъ
могущественнымъ противникамъ.
Въ это время въ „Темерерь" съ дру-
гой стороны врѣзался носомъ одинъ
изъ французскихъ кораблей, причемъ
англичанамъ удалось принайтовить
его къ себѣ за фоковые ванты и
дать по нему продольный залпъ
съ праваго борта; послѣ этого
туда быстро были направлены
абордажныя партіи, которыя и
завладѣли кораблемъ. Окончимъ
на этомъ описаніе дѣйствій ан-

дѣльныхъ кораблей и перейдемъ къ общему ходу сраженія.

Благодаря совсѣмъ стихшему вѣтру, къ $3^{\text{мъ}}$ часамъ пополудни только 14 англійскихъ кораблей (5 сѣверной колонны и 9 южной) прорѣзали непріятельскую линію и вступили въ бой. Исключивъ 10 авангардныхъ союзныхъ кораблей, не имѣвшихъ противниковъ, англичанамъ приходилось сражаться съ $23^{\text{мя}}$ кораблями. Такимъ образомъ благодаря способу нападенія, они были поставлены какъ разъ въ то положеніе, въ которое хотѣли поставить непріятеля, а именно оказались окруженными, почти вдвое превосходившими ихъ числомъ, врагами. Казалось-бы что дѣло англичанъ должно быть проиграно, но, насколько лучше они маневрировали и стрѣляли, настолько командиры ихъ стремились подавать помощь другъ другу, что къ $3^{\text{мъ}}$ часамъ дня, союзный арьергардъ былъ совершенно разбитъ, а центръ едва едва держался. Въ арьергардѣ 9 кораблей Коллингвуда взяли уже къ этому времени 7 французскихъ и 5 испанскихъ кораблей, но сами они жестоко пострадали, плавая большею частью въ видѣ инертныхъ массъ, почти безъ рангоута, среди побѣжденныхъ

нии такихъ-же массъ. Въ это время Адмиралъ Гравина, опасно раненный, вышелъ изъ строя, собралъ вокругъ себя уцѣлѣвшіе корабли и направился съ ними въ Кадиксъ. Конечно англичане не могли его преслѣдовать, такъ какъ побѣдившіе свѣжіе корабли колонны Коллингвуда должны были заняться взятіемъ призовъ, такъ какъ передовые корабли на это уже были неспособны и сами нуждались въ помощи.

Союзный авангардъ, подъ начальствомъ Контръ-Адмирала Дюмануара, съ самого начала сраженія до 3^хъ часовъ не имѣлъ противниковъ и продолжалъ идти впередъ, не думая спѣшить на помощь къ своимъ кораблямъ. Только уже тогда, когда въ арьергардѣ дѣло было совершенно кончено, а центръ едва едва держался, Дюмануаръ началъ поворачивать, что оказалось не легко вслѣдствіе слабости вѣтра и крупной зыби, такъ что пришлось заворачивать посредствомъ буксировъ поданныхъ на шлюпки. Пять кораблей авангарда, подъ предводительствомъ Дюмануара, повернули оверштагъ и пошли съ навѣтренной стороны сражающихся, а остальные пять поворотили черезъ фордевиндъ и

прямо спустились къ центру. Однако какъ тѣ, такъ и другіе пришли слишкомъ поздно: „Бусентавро" и „Сантиссима Тринидадъ", лишенные всякой возможности защищаться, принуждены были сдаться и Вильневъ, жизнь котораго пощадила судьба, уже былъ переведенъ на англійскій корабль. Подоспѣвшіе свѣжіе англійскіе корабли собрались около призовъ и готовились дать сильный отпоръ приближавшемуся непріятелю (Фиг. 92) и дѣйствительно еще два корабля, изъ спустившихся на фордевиндъ, попали въ руки англичанъ.

Дюмануаръ, подойдя къ мѣсту сраженія, нашелъ что помощь его не принесетъ никакой пользы, а потому привелъ къ вѣтру и ушелъ въ море, причемъ задній корабль его былъ отрѣзанъ двумя послѣдними кораблями сѣверной англійской колонны и взятъ.

Такимъ образомъ изъ 18 французскихъ и 15 испанскихъ кораблей, къ 5 часамъ вечера было взято въ плѣнъ 9 испанскихъ и 9 французскихъ кораблей и одинъ французскій корабль взлетѣлъ на воздухъ; 11 кораблей бѣжали съ Гравиной въ Кадиксъ и 4 корабля — съ Дюмануаромъ въ море. Кромѣ того въ плѣнъ было взято 2 французскихъ

Мичманъ Кладо.

и 2 испанскихъ адмирала, но и англичане понесли страшную потерю, лишившись Нельсона, который скончался передъ концомъ сраженія.

Какъ ни блистательна была побѣда англичанъ при Трафальгарѣ, ее никоимъ образомъ нельзя приписать способу нападенія выбранному Нельсономъ; вся заслуга послѣдняго состоитъ въ томъ, что онъ, прекрасно воспитавъ свою эскадру, увѣренный въ ее совершенствѣ, не отступилъ передъ пренебреженіемъ основными правилами тактики, имѣя дѣло съ непріятелемъ, который, по его мнѣнію, не былъ способенъ воспользоваться его тактическими ошибками. Можно быть увѣреннымъ, что имѣй Нельсонъ дѣло съ болѣе опытнымъ противникомъ, онъ никогда не повторилъ-бы способа атаки, употребленнаго имъ при Трафальгарѣ. Дѣйствительно, если-бы Дюмануаръ поворотилъ съ самаго начала сраженія и прошелъ подъ вѣтеръ союзной линіи, то 14 англійскихъ кораблей, страшно потерпѣвшихъ при проходѣ этой линіи, неминуемо должны были-бы попасть въ руки непріятеля и сраженіе имѣло-бы совершенно обратный исходъ.

Насколько пострадали сами

англичане въ этомъ дѣлѣ, видно бу-
детъ изъ краткого описанія собы-
тій, послѣдовавшихъ за знамени-
тымъ днемъ 21-го Октября.

Передъ самой смертью Нельсонъ не переставалъ повторять командиру „Викторіи", чтобы флотъ послѣ сраженія сталъ на якорь, но это оказалось не такъ легко исполнить, такъ какъ у бо́льшей части кораблей якоря и канаты оказались перебитыми. Между тѣмъ крупная зыбь влекла побѣдителей вмѣстѣ съ ихъ призами къ трафальгарскимъ мелямъ. Въ полночь разразилась буря, которую предвидѣлъ Нельсонъ, но къ счастью для англичанъ вѣтеръ перешелъ въ SSW и вынесъ корабли ихъ въ море. Пользуясь свѣжей погодой, команды двухъ французскихъ взятыхъ кораблей подняли вновь свои флаги и направились въ Кадиксъ, три-же другихъ приза погибли.

Англичане такъ бѣдствовали съ своими призами, что пять союзныхъ кораблей 23 Октября вышли изъ Кадикса и отобрали назадъ еще два испанскихъ корабля и доставили ихъ благополучно въ портъ, хотя вслѣдствіе свѣжаго вѣтра нѣкоторые изъ вышедшихъ кораблей выброшено на берегъ. Опа-

саясь новаго нападенія, Коллингвудъ принужденъ былъ сжечь и потопить еще 4 приза и еще 2 было выброшено на берегъ.

Такимъ образомъ изъ 17 взятыхъ кораблей, англичане привели въ Гибралтаръ только четыре испанскихъ судна.

Однако судьба продолжала преслѣдовать французовъ. Дюмануаръ со своими 4 кораблями черезъ двѣ недѣли послѣ трафальгарскаго боя, встрѣтившись съ англійскимъ отрядомъ изъ 4 кораблей и 4 фрегатовъ и послѣ упорнаго боя, всѣ корабли его принуждены были сдаться.

25-го Октября въ Кадиксъ прибылъ Вице-Адмиралъ Розили. Изъ 33 судовъ, надъ которыми онъ долженъ былъ принять команду, оказалось на лицо всего 5 французскихъ и 3 испанскихъ корабля. Ни одному изъ кораблей эскадры Вильнева не суждено было возвратиться на родину. Блокируемые англичанами, они оставались въ Кадиксѣ до 1808 года, послѣ чего попали въ руки испанскихъ бунтовщиковъ.

Весною 1806 года Вильневъ былъ отпущенъ изъ плѣна на честное слово во Францію, чтобы оправдаться передъ Наполеономъ,

но, не доѣхавъ до Парижа, онъ окончилъ свою жизнь самоубійствомъ въ мѣстечкѣ Ренъ.

IV. Эпоха паровыхъ и броненосныхъ флотовъ.

Кораблестроеніе и боевое вооруженіе.

Блестящее состояніе парусныхъ флотовъ въ началѣ XIX столѣтія.

Какъ это было уже указано на стр. 86, въ началѣ нашего столѣтія, типъ парусного линейнаго корабля дошелъ до высокой степени совершенства; въ это-же время и до такой-же степени совершенства доведена была и тактика парусныхъ флотовъ, благодаря цѣлой плеядѣ талантливыхъ адмираловъ, разрабатывавшихъ принципы высказанные Клеркомъ. Казалось, что дальше идти некуда, что военные флоты должны остановиться въ своемъ развитіи, но далеко не такъ это было на самомъ дѣлѣ.

Появленіе паровыхъ судовъ.

Съ самыхъ древнихъ временъ человѣкъ въ дѣлѣ мореплаванія не могъ помириться съ мыслью быть въ полной зависимости отъ вѣтра, и постоянно работалъ надъ изобрѣтеніемъ различныхъ

способовъ бороться съ противнымъ вѣтромъ и волненіемъ. Долгое время единственнымъ такимъ орудіемъ были весла, и мы уже видѣли, что, помимо своей слабости, весла по многимъ другимъ причинамъ (стр. 73.) не могли удержаться въ роли главнаго судового двигателя.

Существуютъ впрочемъ указанія, что еще во времена либурнъ, (см. стр. 40) нѣкоторыя изъ этихъ судовъ были снабжены гребными колесами, которыя приводились въ движеніе быками (Срав. 93), но очевидно успѣха эти попытки не имѣли, такъ какъ въ послѣдующія времена не встрѣчается никакихъ извѣстій о подобнаго рода судахъ.

Только въ концѣ XVII столѣтія дѣло борьбы съ вѣтромъ стало на вѣрную дорогу, когда явились попытки примѣнить къ этому дѣлу силу пара. Однако долгое время, вслѣдствіе несовершенства паровыхъ машинъ и двигателей, дѣло не шло далѣе отдѣльныхъ опытовъ,

причемъ изобрѣтатели, не встрѣчали никакой поддержки со стороны своихъ правительствъ, и никто еще не могъ предвидѣть той громадной роли, кото-

рую долженъ былъ сыграть паръ въ дѣлѣ мореплаванія.

И вотъ въ моментъ, когда парусный флотъ справедливо гордился достигнутыми имъ совершенствами и гордо считалъ себя послѣднимъ словомъ въ дѣлѣ борьбы человѣка съ моремъ, уже было положено начало его паденію американцемъ Фультономъ, которому наконецъ послѣ долгихъ усилій удалось добиться до практическаго примѣненія силы пара къ движенію судовъ.

Находясь въ 1802 году въ Парижѣ, Фультонъ предложилъ свои услуги Наполеону, обѣщая построить паровую флотилію для предполагавшагося грандіознаго десанта на англійскій берегъ, но тогда велико было общее недовѣріе къ новому двигателю, что даже геній Наполеона не могъ оцѣнить всей важности предложенія Фультона и послѣдній получилъ ироническій отказъ.

Однако Фультонъ нашелъ горячаго сторонника своего изобрѣтенія въ лицѣ американскаго посланника въ Парижѣ и, съ его помощью, ему удалось спустить на воду въ 1803 году первый свой пароходъ; опытъ однако окончился неудачей, такъ

какъ корпусъ судна оказался настолько слабымъ, что машина его продавила.

Послѣ этого Фультонъ перебрался въ Америку, гдѣ опыты увѣнчались полнымъ успѣхомъ и съ 1807 года, пароходы его начали держать срочное сообщеніе по рѣкѣ Гудсонъ между Альбани и Нью-Іоркомъ, имѣя ходъ отъ 5 до 7 узловъ.

Военные пароходы.

Въ 1824 году появился въ Англіи первый военный колесный пароходъ, послѣ чего типъ этихъ судовъ быстро сталъ совершенствоваться.

Первые военные пароходы были небольшого размѣра, ходили не больше 7 узловъ и достаточно было неособенно свѣжаго вѣтра и небольшого волненія, чтобы такой пароходъ совершенно не въ состояніи былъ выгребать противъ вѣтра.

Въ 1845 году пароходы уже достигли хода въ 10—11 узловъ, носили самую сильную для того времени артиллерію и легко совершали океанскіе переходы. По своей величинѣ и вооруженію пароходы носили названіе: пароходо-фрегатовъ (Фиг. 94), пароходо-корветовъ и пароходо-шлюповъ.

Недостатки колесныхъ пароходовъ.

Несмотря однако на вышеуказанныя усовершенствованія, колесные пароходы не сдѣлались линейными боевыми судами, исполняя при флотахъ лишь второстепенныя обязанности развѣдочныхъ, посыльныхъ и буксирныхъ судовъ; парусные линейные корабли все еще составляли главную боевую силу флотовъ того времени.

Дѣйствительно, въ бою колеса, находясь надъ водою, представляли хорошую цѣль для непріятеля и легко могли быть повреждены, точно также какъ и машина, которую на колесныхъ пароходахъ приходится располагать очень высоко. Послѣднее обстоятельство уменьшило также остойчивость судна, а кромѣ того во время волненія и качки, выскакиваніе колеса то съ одной, то съ другой стороны, заставляло уменьшать ходъ и приводить къ вѣтру. Такіе недостатки пароходовъ въ боевомъ и морскомъ отношеніяхъ и не позволяли имъ сдѣлаться линейными боевыми судами.

Появленіе винта.

Однако полное рѣшеніе вопроса о паровомъ военномъ флотѣ не замедлило явиться на свѣтъ. Только что успѣли появиться

первые пароходы, какъ были уже сдѣланы предложенія замѣнить колесный движитель винтовымъ. Около 15 лѣтъ продолжались различные изысканія и опыты въ этомъ направленіи и въ 1836ᵐᵘ году появился въ Англіи первый винтовой пароходъ, давшій прекрасные результаты, при сравнительныхъ его испытаніяхъ съ колеснымъ.

Въ 1845 году, какъ въ Англіи, такъ и во Франціи были сдѣланы опыты передѣлки двухъ парусныхъ фрегатовъ въ винтовые, давшіе прекрасные результаты, и около этого-же времени французы изобрѣли подъемные винты, позволявшіе винтовымъ судамъ сохранять свои парусные качества.

Преобразованіе парусного флота въ паровой.

Результатами послѣднихъ опытовъ парусному флоту былъ нанесенъ смертельный ударъ: постройка новыхъ парусныхъ кораблей была прекращена; лучшіе изъ имѣвшихся на лицо и находившіеся на стапеляхъ корабли и фрегаты были передѣланы въ паровые, для чего суда распиливали по срединѣ, обѣ половинки раздвигали, вставляли между ними новые шпангоуты, и такимъ образомъ образовывали помѣщеніе для машины. Конечно передѣланныя суда обладали раз-

личными недостатками и не имели большого хода, но вновь выстроенные паровые корабли, въ особенности постройки знаменитаго французскаго инженера Дюпюи-де-Лома, обладали ходомъ до 12 узловъ и во всѣхъ отношеніяхъ мо* считаться совершеннѣйшими судами того времени.

Появленіе брони.

Однако, несмотря на всѣ его достоинства, дни новаго флота были сочтены.

Безсиліе деревяннаго линейнаго флота.

Во время Восточной войны, громадный союзный флотъ винтовыхъ линейныхъ кораблей, оказался совершенно безсильнымъ въ борьбѣ съ береговыми укрѣпленіями, вооруженными бомбическими орудіями (см. стр. 86), тогда какъ каменные и земляные форты страдали отъ дѣйствія этихъ орудій сравнительно очень мало; онъ былъ годенъ только для сраженія въ открытомъ морѣ, но русскій флотъ, имѣвшій въ то время только одинъ винтовой корабль, долженъ былъ укрыться въ портахъ и въ море не выходить.

Первыя броненосныя суда.

Вслѣдствіе этого были созданы новые типы судовъ — канонерскія лодки и плавучія батареи, которыя, будучи вооружены небольшимъ числомъ самыхъ тяжелыхъ орудій, могли-бы благодаря своему малому

углубленію, подходить на близкую дистанцію къ береговымъ укрѣпленіямъ. Для защиты-же, какъ людей, такъ и орудій отъ непріятельскихъ снарядовъ, эти суда защищались желѣзною бронею.

Канонерскія лодки, посланныя англичанами въ Балтійское море (фиг. 95) носили два или три 68ми фунт. орудія, поставленныхъ на діаметральной плоскости, которыя можно было переводить на правый или на лѣвый бортъ. Для защиты прислуги отъ ружейнаго огня борта были обшиты желѣзными листами въ 3/4 дюйма толщины.

Плавучія батареи (фиг. 96) впервые были выстроены во Франціи и посланы въ Черное море въ 1855 году. Вооруженіе ихъ состояло изъ шестнадцати 50ти фунтовыхъ пушекъ, поставленныхъ въ закрытой батарейной палубѣ по діаметральной плоскости на поворотныхъ станкахъ, и стрѣлять они могли на оба борта, такъ что на каждое орудіе приходилось по два порта.

Немного наклоненные внутрь, борта батареи были обшиты желѣзными плитами толщиною въ 4 дюйма, причемъ броня простиралась, кромѣ всей надводной части;

еще на 5 футъ ниже ватерлиніи. Верхняя палуба, сверхъ двойной настилки, должна была во время боя покрываться слоемъ сырого песка; труба и мачты для уменьшенія цели должны были убираться; для предохраненія якорныхъ канатовъ во время боя, они имели подводные клюзы, соединявшіеся съ батарейной палубой длинными трубами. Небольшой винтовой двигатель предназначался только для короткихъ передвиженій, преимущественно во время боя; въ остальное-же время ихъ надо было таскать на буксиръ.

Вследствіе громадной тяжести брони, артиллеріи и машины, батареи имели совершенно плоское дно, а потому обладали отвратительными морскими качествами и много доставили они горя и хлопотъ французамъ во время проводки ихъ въ Черное море: при самомъ умеренномъ волненіи, качка ихъ доходила до такихъ размеровъ, что съ минуты на минуту надо было ожидать, что они перевернутся и потопятъ вместе съ собою буксирующія ихъ суда. Англичане въ шутку называли ихъ не плавучими а „тонущими" батареями, но все-таки,

выбирая тихую погоду и дѣлая самые небольшие переходы, три французские батареи добрались до Черного моря. И вотъ въ 1855 году, не далѣе какъ черезъ три года послѣ испытаній перваго вновь выстроеннаго линейнаго парового корабля, эти неуклюжіе, подвергавшіеся общимъ насмѣшкамъ, первые броненосцы приняли участіе въ бомбардировкѣ Кинбурна и сразу дали такіе блестящіе результаты, въ виду которыхъ прекрасный паровой деревянный флотъ, въ самомъ началѣ своего существованія, несмотря на всѣ свои совершенства, долженъ былъ уступить свое мѣсто вновь нарождающемуся броненосному флоту. Дѣйствительно, напр. въ одну изъ батарей, съ разстоянія 9-ти кабельтововъ, попало около 80-ти русскихъ ядеръ большаго калибра, причемъ на бронѣ остались только едва замѣтные слѣды, между тѣмъ какъ ядра разбивались въ мелкіе куски, подобно мячику изъ снѣга, ударившемуся въ каменную стѣну.

Попытки броненоснаго судостроенія до Крымской кампаніи.

Примѣчаніе. Надо замѣтить, что броненосныя батареи сражавшіеся подъ Кинбурномъ были только *первыми* броненосцами, участвовавшими въ бою. На

самомъ-же дѣлѣ, идея защиты борта броней явилась гораздо раньше. Еще въ серединѣ XVI столѣтія существовала каракка, обшитая свинцовой броней, но вѣроятно она дала при испытаніи очень плохія результаты, такъ какъ свѣдѣній о дальнѣйшей постройкѣ такихъ судовъ не имѣется.

Затѣмъ во время борьбы за независимость Соединенныхъ Штатовъ съ Англіей, въ 1813мъ году Фультонъ предложилъ построить паровую плавучую батарею (фиг. 98), всю обшитую броней, сверхъ деревяннаго борта, толщина котораго была 5 фут. Кромѣ большого количества сильныхъ орудій на палубѣ, батарея должна была быть вооружена 4мя подводными пушками, которыя могли стрѣлять по кормѣ и по носу ядрами вѣсомъ въ 100 фунтовъ, на 8 фут. ниже ватерлиніи. На случай боя на близкомъ разстояніи и абордажа батарея имѣла приборъ, выбрасывавшій огромный столбъ кипятку на непріятеля. Двигателемъ служило колесо помѣщенное внутри судна въ особомъ колодцѣ. Черезъ годъ новое морское чудовище было благополучно спущено и подвергалось испытаніямъ,

которые оказались настолько удачны, что превзошли самые сильные ожиданія изобрѣтателя. Фактъ этотъ произвелъ чрезвычайно сильное впечатлѣніе на англичанъ, причемъ англійскія газеты еще сильно преувеличивали вооруженіе страшнаго врага. Напр. они увѣряли, что на немъ устроены механизмы, посредствомъ которыхъ 300 сабель будутъ махать надъ бортами, черезъ каждыя четверть минуты батарея будетъ метать массу желѣзныхъ копій и т. п. ....

Однако война окончилась прежде, чѣмъ „Фультонъ Первый" (такъ называлась батарея) былъ совершенно готовъ, а потому его не пришлось употребить въ дѣло. Около 15 лѣтъ онъ простоялъ въ гавани и вдругъ неожиданно взлетѣлъ на воздухъ, причемъ причины взрыва такъ и остались невыясненными.

Преобразованіе деревяннаго флота въ броненосный.

Опытъ подъ Кинбурномъ порѣшилъ вопросъ о существованіи деревяннаго флота. Моряки всѣхъ націй ясно сознавали, что одинъ корабль покрытый броней можетъ уничтожить цѣлый деревянный флотъ, для котораго онъ въ свою очередь совершенно неуязвимъ, и послѣдую-

ціи событія вполнѣ подтвердили такую увѣренность.

Но батареи, дѣйствовавшія подъ Кинбурномъ, имѣли массу недостатковъ и совершенно не могли держаться въ морѣ, а потому всѣ старанія судостроителей были направлены къ тому, чтобы выработать типъ броненоснаго судна, обладающаго вмѣстѣ съ большой силой и мореходными качествами. Только при этихъ условіяхъ броненосцы могли замѣнить линейный флотъ для боя въ открытомъ морѣ.

Первое такое судно было выстроено въ 1859 году во Франціи, по проэкту знаменитаго инженера Дюпюи-де-Лома, которому выпало на долю второй разъ, своими прекрасно задуманными и выполненными проэктами, произвести полный переворотъ въ военномъ судостроеніи (см. стр. 323). Для составленія чертежа онъ взялъ, доведенный имъ же до совершенства, винтовой деревянный корабль, срѣзалъ съ него открытую и верхнюю батареи, замѣнилъ корабельный рангоутъ легкими гольными мачтами, уменьшилъ запасы провизіи и число команды и такимъ образомъ выгадалъ много

разъ такой вѣсъ, который нуженъ былъ для обшивки всего корпуса желѣзной броней въ $4\frac{1}{2}$ дюйма толщины.

Первый броненосный фрегатъ „La Gloire" (фиг. 99) имѣлъ одну крытую батарею, состоявшую изъ 34 нарѣзныхъ орудій, приблизительно 7ми-дюймоваго калибра, заряжающихся съ дула. Броня покрывавшая всю надводную часть, шла еще на $6\frac{1}{2}$ футъ ниже ватерлиніи.

Только черезъ $1\frac{1}{2}$ года послѣ закладки „La Gloire", англичане спохватились, что французы ихъ опередили, и въ свою очередь заложили два броненосныхъ фрегата, которые должны были превзойти французскіе, какъ по размѣрамъ, такъ и по своимъ качествамъ.

Однако „Warrior" (фиг. 100) первый изъ нихъ спущенный на воду, имѣлъ преимущество передъ „Gloire" только въ томъ, что былъ выстроенъ не изъ дерева, а изъ желѣза и обладалъ ходомъ на 1 узелъ больше; во всемъ-же остальномъ онъ далеко уступалъ своему сопернику. Броня такой-же толщины защищала только середину судна, гдѣ было расположено 26 орудій, хотя и

большаго калибра нежели у французовъ, но не поразимы; оконечности-же легко могли подвергнуться разрушенію или пожару. Вслѣдствіе очень большой длины „Warrior" плохо слушался руля, а полный корабельный рангоутъ увеличивалъ качку.

Постройкой этихъ двухъ фрегатовъ былъ разрѣшенъ вопросъ о возможности созданія мореходнаго броненоснаго флота, такъ какъ оба они дѣлали морскіе переходы и имѣли скорость около 13 узловъ. Однако при испытаніяхъ оказались также и важные недостатки. Самымъ главнымъ изъ нихъ была сильная качка, даже при небольшомъ волненіи, заставлявшая задраивать порты и прекращать дѣйствіе орудіями при такой погодѣ, при которой деревянный винтовой корабль легко могъ производить огонь изъ всѣхъ своихъ батарей.

Въ виду этого, опять тотъ-же Дюпюи-де-Ломъ выстроилъ броненосецъ „Solferino" (фиг. 101) большаго водоизмѣщенія съ двумя крытыми батареями, причемъ орудія настолько возвышались надъ водой, что могли дѣйствовать въ свѣжую погоду, да и

самое качка, благодаря усовершенствованному образованію, стала гораздо покойнѣе. Броня была нѣсколько утолщена ($4\frac{3}{4}$ д.), но за то корма и носъ остались незащищенными и невооруженными орудіями.

Появленіе тарана.

Наконецъ на этомъ броненосцѣ было возстановлено старинное оружіе, считавшееся въ былые времена самымъ грознымъ. „Solferino" былъ вооруженъ желѣзнымъ тараномъ, боевое значеніе котораго подтвердилось въ томъ-же году на американскомъ театрѣ войны.

Появленіе орудій заряжающихся съ казенной части.

Вмѣстѣ съ тараномъ, французы впервые ввели у себя на „Solferino" орудія заряжавшіеся съ казенной части.

Вліяніе междоусобной войны въ Сѣверной Америкѣ на типы и вооруженіе военныхъ кораблей.

При такомъ состояніи военнаго кораблестроенія и морской артиллеріи, въ 1861 году разразилась въ Сѣверной Америкѣ междоусобная война.

Американцы до этого момента не принимали никакого участія въ постройкѣ броненосныхъ судовъ и весь флотъ ихъ состоялъ изъ деревянныхъ фрегатовъ и корветовъ, вооруженныхъ очень сильной артиллеріей.

Одинъ изъ такихъ фрегатовъ „Merrimack" оказался при откры-

тіи военныхъ дѣйствій въ рукахъ южанъ, которые рѣшили его обратить въ броненосецъ. Для этого, срѣзавши батарейную палубу, они построили вмѣсто нея казематъ съ наклонными бортами (фиг. 102), и обшили надводную часть тремя рядами сплющенныхъ рельсъ, что въ общемъ составило броню около 4½ д. толщины. Въ казематъ было поставлено по бортамъ восемь 9ти дюйм. гладкоствольныхъ орудій и по одному 8ми дюймовому нарѣзному орудію, стрѣлявшихъ по діаметральной плоскости; кромѣ того къ носу фрегата былъ придѣланъ чугунный таранъ. Въ началѣ 1862 года этотъ фрегатъ напалъ на эскадру сѣверянъ, состоявшую изъ пяти деревянныхъ судовъ, имѣвшихъ около 200 орудій, 8, 9 и 10 дюймоваго калибра. Однако эта многочисленная и самая сильная для того времени, артиллерія оказалась совершенно безсильной противъ брони „Мерримака", который потопилъ одного изъ непріятелей тараномъ, другого привелъ въ совершенно безпомощное состояніе и заставилъ и… сдаться, и только прибытіе на мѣсто сраженія броненосца

свѣрено спасло ихъ эскадру отъ полнаго разрушенія.

Новоприбывшій броненосецъ „Monitor", представлялъ изъ себя плавучій плотъ (фиг. 103), едва возвышавшійся надъ водой и обшитый кругомъ броней, составленной изъ шести слоевъ, каждый въ 1 дюймъ толщины. Самый корпусъ находился весь подъ водой и начинался на нѣсколько футъ отступя внутрь отъ борта плота, что должно было защитить подводную часть отъ выстрѣловъ. Палуба сплошь была покрыта желѣзными листами и представляла изъ себя совершенно чистую поверхность, надъ которой только возвышались дымовыя трубы и вращающаяся башня, обшитая 8ми дюймовой броней. Въ этой башнѣ помѣщались двѣ 11ти дюймовые, гладкоствольные пушки, составлявшія все вооруженіе „Monitor'a".

Несмотря на свою относительно малую величину, „Monitor" въ свою очередь оказался неуязвимымъ для „Merrimack'a", которому нанесъ такія серьезныя поврежденія, что послѣдній долженъ былъ поспѣшно бѣжать съ мѣста сраженія и

болѣе уже въ морѣ не появлялся.

Бой „Merrimack'а" съ деревянными судами самымъ нагляднымъ образомъ подтвердилъ вѣрность мысли (стр. 328), что деревянный флотъ долженъ покончить свое существованіе, а послѣдующій бой его съ „Monitor'омъ" выдвинулъ на сцену новый типъ броненоснаго судна, достоинствами котораго нельзя было пренебрегать, въ виду блестящаго результата его перваго боевого испытанія.

<u>Появленіе мины.</u> Кромѣ появленія новаго типа броненосца, во время междоусобной американской войны, въ первый разъ были съ успѣхомъ примѣнены мины, какъ для загражденія рейдовъ, такъ и для атаки непріятельскихъ судовъ. Правда, какъ тѣ, такъ и другія были очень несовершенны, но все-таки нѣсколько судовъ погибло отъ новаго оружія, доказавшаго такимъ образомъ свою силу, а потому стоило его разрабатывать и совершенствовать.

<u>Мина до междоусобной войны въ Америкѣ.</u> <u>Примѣчаніе.</u> Идея о разрушеніи подводной части судовъ посредствомъ взрыва

появилась задолго до того, какъ она была примѣнена на дѣлѣ во время американской междоусобной войны. Еще въ 1797 году Фультонъ предложилъ французскому правительству выстроить подводную лодку, которая могла-бы двигать ящикъ съ порохомъ, долженствовавшій взорваться при ударѣ о подводную часть непріятельскаго судна. Опыты шли очень удачно, какъ вдругъ они были внезапно прекращены и возобновились черезъ нѣсколько лѣтъ въ Англіи, гдѣ Фультону удалось въ присутствіи особо назначенной коммиссіи взорвать посредствомъ своей лодки старый бригъ. Всѣ были поражены результатами этого опыта и Питтъ, первый министръ, возлагалъ большія надежды на это изобрѣтеніе, но совершенно иначе отнесся къ новому оружію Адмиралъ Джервисъ, занимавшій въ то время постъ перваго лорда Адмиралтейства. „Машина Фультона" писалъ адмиралъ „представляетъ изъ себя грозное оружіе противъ сильнаго на морѣ въ рукахъ слабаго на этой стихіи, а потому я не понимаю, какъ можетъ Англія, сильнѣйшая морская дер-

жавой, покровительствовать этому дьявольскому изобрѣтенію, въ которомъ она сама не имѣетъ надобности; очень глупо съ нашей стороны будетъ вызвать къ жизни новое оружіе, могущее въ рукахъ непріятеля парализовать нашу главную силу — флотъ". Послѣ этого о минахъ Фультона уже ничего не было слышно.

Первые мины загражденія, изобрѣтенныя въ Россіи профессоромъ Якоби, были поставлены на Кронштадтскихъ рейдахъ во время Восточной войны, но на дѣлѣ они оказались очень слабыми, такъ какъ двѣ, наткнувшіеся на нихъ, непріятельскія канонерки отдѣлались при взрывѣ очень незначительными поврежденіями. Однако страха они навели много и заставили непріятеля быть чрезвычайно осторожнымъ.

Броненосное судостроеніе послѣ боя „Merrimack'a" съ „Monitor'омъ".

Слава „Monitor'a" побѣдившаго „Merrimack'a" скоро достигла до Европы и произвела новый переворотъ въ постройкѣ военныхъ судовъ. Дѣйствительно система, справедливо получившая названіе американской, имѣла за собою солидныя достоинства. Благодаря затопленному корпусу, такое судно представляло очень небольшую цѣль для непріятель-

Лит. К. Биркенфельда П. 18, 21.

Мичманъ Киндеръ

скихъ орудій; вслѣдствіе помѣщенія орудія въ башнѣ по срединѣ судна, можно было ставить на такіе броненосцы орудія такихъ большихъ калибровъ, которые нельзя было и думать помѣстить по бортамъ; наконецъ каждое орудіе обладало чрезвычайно большими углами обстрѣла и было очень надежно защищено, такъ какъ башенная броня могла быть очень толстой, опять таки вслѣдствіе помѣщенія башни по срединѣ судна. Главными недостатками такого типа являлись: малое возвышеніе орудій надъ водой и плохія мореходныя качества, лишавшія такимъ судамъ сдѣлаться линейными боевыми судами.

Однако достоинства башенной системы были такъ велики, что нѣкоторые строители задались цѣлью создать башенный мореходный броненосецъ. Первая проба однако оказалась неудачна. Англійскій двухъ-башенный броненосецъ „Captain", идя въ свѣжій вѣтеръ подъ парусами, внезапно опрокинулся, потопивъ вмѣстѣ съ собою и капитана Кольза, который проектировалъ это судно. Неудача эта все-таки не прекратила постройки такихъ судовъ, и вызвала

лишь различные усовершенствованія, благодаря которымъ опасность перевернуться была устранена.

По мѣрѣ того какъ башенные суда начинали дѣлаться болѣе мореходными, различные постройки на палубѣ, рангоутъ, шлюпки, уменьшали углы обстрѣла башенныхъ орудій, а потому пришлось остановиться на смѣшанной системѣ постройки, при которой самые тяжелые орудія помѣщаются въ башняхъ на носу и на кормѣ, а между башнями находится казематъ, въ которомъ ставятся по бортамъ болѣе легкія орудія. Одновременно съ развитіемъ башенной системы продолжали строиться и суда съ орудіями расположенными только по бортамъ, но вслѣдствіе невозможности покрыть броней судно во всю длину, пришлось всѣ орудія сгруппировать въ серединѣ, въ казематѣ, вслѣдствіе чего являлся чрезвычайно важный недостатокъ — слабость, а иногда и полное отсутствіе носового и кормового огня. Въ виду полной безполезности, въ боевомъ отношеніи, имѣвшихся еще въ изобиліи деревянныхъ су-

довъ, многія изъ нихъ передѣлывались въ броненосныя. Фигура 104 показываетъ трехдечный англійскій винтовой корабль „Royal Sovereign", передѣланный въ башенный броненосецъ.

Борьба артиллеріи съ броней: Безсиліе артиллеріи противъ брони при появленіи послѣдней, понятно вызвало стремленіе къ увеличенію пробивающей силы снарядовъ. Американцы во время междоусобной войны надѣялись достигнуть этой цѣли, увеличивая главнымъ образомъ калибръ гладкостѣнныхъ орудій, но это оказалось дѣйствительнымъ только противъ брони небольшой толщины и уже къ концу войны вполнѣ выяснилось преимущество нарѣзной артиллеріи передъ гладкостѣнной. Именно нарѣзныя орудія, стрѣляющія продолговатыми стальными, изъ самаго твердаго металла, снарядами, оказались самыми дѣйствительными для разрушенія брони. Тогда начали утолщать броню, что въ свою очередь вызвало увеличеніе калибра нарѣзныхъ орудій, и вотъ между артиллеріей и броней завязалась упорная борьба, стоившая всѣмъ государствамъ громадныхъ денегъ

и приведшие къ тому, что толщина брони съ 4^хъ^ дюймовъ дошла почти до 2^хъ^ футъ, въ то время какъ калибръ орудій съ 6 дюймовъ возросъ до 18, причемъ вѣсъ такого орудія оказался болѣе 100 тоннъ.

Слѣдствіе борьбы артиллеріи съ броней.

Чтобы носить такія громадныя тяжести, какія представляли изъ себя усовершенствованныя орудія, ихъ принадлежности и броневая ихъ защита, пришлось сильно увеличить водоизмѣщеніе броненосцевъ, которое съ 6000 быстро дошло до 14000 тоннъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ нечего было и думать покрыть броней той толщины, до которой она дошла, весь бортъ, — никакое судно не выдержало бы такой тяжести. Вслѣдствіе этого, по мѣрѣ утолщенія брони, она покрывала все меньшее и меньшее пространство, собираясь понемногу къ ватерлиніи и отъ оконечностей къ серединѣ, чтобы защитить только самыя жизненныя части корабля т. е. машину, самыя большія пушки и подачу къ нимъ снарядовъ.

Усовершенствованіе минъ. Вліяніе этого на бронированіе судовъ.

Такимъ образомъ утолщеніе брони привело, собственно говоря, почти къ полному ея унич-

тоженію, а тутъ еще мины, давшія успѣшные результаты во время американской междоусобной войны, стали быстро совершенствоваться; съ новымъ оружіемъ приходилось считаться и надо было серьезно подумать о томъ, чтобы защитить подводную часть отъ разрушенія. Конечно нечего было и думать покрыть всю подводную часть броней, — никакое судно не выдержало-бы такой тяжести.

Непроницаемыя переборки.

Вслѣдствіе этого, чтобы сдѣлать судно непотопляемымъ, придумали дѣлить его на нѣсколько частей переборками, которые должны были быть непроницаемы для воды, причемъ каждое отдѣленіе имѣло такую величину, что, наполнивъ одно или два изъ нихъ водой, судно продолжало плавать.

Такимъ образомъ разсчитывали, что ударъ, нанесенный кораблю тараномъ, миной или ядромъ, заставитъ наполниться водой только одно и въ крайнемъ случаѣ, когда ударъ придется противъ переборки, два отдѣленія, вслѣдствіе чего судно не потонетъ и можетъ продолжать бой.

Двойной бортъ и двойное дно.

Система такой защиты корабля, въ свою очередь, начала быстро совершенствоваться. Кромѣ поперечныхъ переборокъ, шедшихъ отъ одного борта къ другому, подводную часть корабля начали дѣлать такимъ образомъ, что оно представляла какъ-бы одно судно вставленное въ другое, причемъ пространство между бортами и днами этихъ судовъ раздѣлялось перегородками на очень большое число отсѣковъ.

Въ случаѣ поврежденія одного наружнаго дна, только одинъ или два отсѣка наполнялись водой, что должно было быть для судна совершенно нечувствительно, такъ какъ оно могло-бы держаться на водѣ, даже если все пространство между бортами и днами было-бы затоплено. При разрушеніи-же обоихъ бортовъ, затоплялось только одно или два отдѣленія, что тоже не выводило судно совершенно изъ строя.

Броневая палуба.

Вся эта система отдѣленій и отсѣковъ сверху прикрывается броневой палубой, имѣющей видъ щита черепахи, для защиты этой системы отъ подводныхъ и надводныхъ выстрѣловъ и на-

кимъ образомъ въ судне выдѣляется часть, представляющая собою замкнутую со всѣхъ сторонъ коробку, назначеніе которой состоитъ въ томъ, чтобы поддерживать судно на водѣ, независимо отъ всевозможныхъ поврежденій, которое оно можетъ получить въ сраженіи. Внутри этой коробки помѣщаются самые жизненные части корабля: котлы, машина, крюйтъ-камеры, бомбовые погреба и т. п.....

Иногда отсеки наполняютъ такимъ веществомъ, напр. целлюлозой (приготовляется изъ волоконъ кокосовыхъ орѣховъ), которое имѣетъ способность сильно разбухать отъ воды; такимъ образомъ вода, проникая въ отсекъ, заставляетъ разбухать целлюлозу, пробоина сама собою задѣлывается и дальнѣйшій доступъ воды внутрь прекращается. Также не малую роль въ защитѣ судна играютъ угольные ямы, которые располагаются такимъ образомъ, чтобы занять соотвѣтствующее мѣсто въ общей системѣ защиты.

Вслѣдствіе усовершенствованія системы переборокъ, на

дѣлю брони осталась только защита главной артиллеріи и подачи къ ней снарядовъ и пороха. Впереди всѣхъ на этомъ пути шла Италія, гдѣ въ началѣ 80ххъ годовъ были выстроены броненосцы „Italia" и „Lepanto" (фиг. 105) съ водоизмѣщеніемъ въ 14000 тоннъ, имѣющіе самую ограниченную броневую защиту.

Мелкая скорострѣльная артиллерія. Электрическіе фонари. Сѣти.

Однако все эта, такъ сказать, внутренняя защита считалась все-таки недостаточной противъ миноносокъ, а потому она была дополнена защитой внѣшней. Сильные электрическіе фонари, обводя своими лучами горизонтъ, должны открыть миноноску на такомъ разстояніи, съ котораго она не можетъ пустить свою мину, послѣ чего многочисленная скорострѣльная артиллерія мелкаго калибра, разсѣянная по всему борту, должна потопить открытую миноноску, въ чемъ ей помогаетъ по возможности и крупная артиллерія, стрѣляя картечью. Наконецъ, если миноноска все-таки успѣетъ пустить мину, то послѣдняя встрѣчаетъ препятствіе въ металлическихъ сѣтяхъ, пред-

Лейтенантъ Кладо.

Лит. К. Биркенфельдъ С.П.Б. В.о. 21

ставленощая изъ себя сплошную завѣсу кругомъ всего судна, въ разстояніи 15-20 футъ отъ борта. Только когда минѣ удастся прорвать не взорвавшись эту преграду, она можетъ добраться до борта, и тогда уже вся надежда на непроницаемые переборки.

<u>Усовершенствованіе въ кораблестроеніи и вооруженіи последнихъ летъ.</u> Вследствіе усовершенствованія способовъ приготовленія и обработки стали, она совершенно вытѣснила изъ употребленія железо, и, будучи несравненно его крѣпче, дала возможность строить суда болѣе легкими, ходкими и въ тоже время болѣе крѣпкими.

Въ особенности въ последнее время совершенствуются судовые машины, которые даютъ теперь даже линейнымъ боевымъ судамъ скорость въ 18-19 узловъ, а миноносцы достигли почти 30^{ти} узловой скорости; где остановится эта лихорадочная погоня за большими скоростями предсказать очень трудно, такъ какъ почти каждый день приноситъ что-нибудь новое въ этомъ направленіи.

Усовершенствованіе машинъ почти упразднило паруса,

даже на крейсерахъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ погоня за скоростью заставляетъ суда строить длинными и узкими, что влечетъ за собою плохую поворотливость. Во избѣжаніе этого недостатка, суда начали снабжать двумя винтами, что дѣлаетъ ихъ гораздо поворотливѣе и гарантируетъ вмѣстѣ съ тѣмъ судну возможность идти, хотя и малымъ ходомъ, при поврежденіи въ одной изъ машинъ.

Въ самое послѣднее время строятъ суда трехвинтовыя, что даетъ возможность, дѣйствуя то однимъ среднимъ, то двумя крайними, то всѣми тремя винтами, имѣть желаемую скорость, давая машинамъ полное число оборотовъ.

Давая судну большую безопасность въ случаѣ поврежденій въ одной изъ машинъ, послѣднее обстоятельство очень важно для пріученія механиковъ и машинной команды къ обращенію съ машиной въ тѣхъ условіяхъ, въ которыхъ она будетъ въ бою; на судахъ же съ однимъ и двумя винтами, въ видахъ экономіи, постоянно идутъ экономическимъ

ходомъ, и полный ходъ машинная команда видитъ только одинъ разъ въ году, въ продолженіи шести часовъ.

Новый характеръ борьбы артиллеріи съ броней.

Старая борьба артиллеріи съ броней получила теперь совершенно иной характеръ. Вмѣсто увеличенія калибра, артиллерія увеличиваетъ свою силу, употребляя медленно горящій порохъ, который для полнаго своего сгоранія требуетъ увеличенія длины дула орудія. Въ тоже время, вслѣдствіе усовершенствованныхъ способовъ выдѣлки, орудія дѣлаются болѣе легкими и крѣпкими.

Дальнобойная артиллерія.

Такимъ образомъ получилась артиллерія, сравнительно небольшого вѣса, стрѣляющая на громадныя разстоянія и обладающая страшною способностью разрушенія.

Стальная, спаянная и стале-никелевая броня.

Броня тоже перестала увеличивать свою толщину. Вмѣсто этого стали употреблять, такъ называемую, спаянную броню, состоящую изъ пластовъ стали и желѣза, а послѣдніе опыты со стале-никелевой броней показали, что она, будучи вдвое тоньше прежней, оказывается все-таки ея крѣпче. Такимъ образомъ броня въ

своемъ совершенствованіи не отстаетъ отъ артиллеріи.

Бомбы начиненныя взрывчатыми веществами.

Последнее время особенно богато изобретеніями различныхъ чрезвычайно сильныхъ взрывчатыхъ веществъ (напр. мелинитъ) для начинки бомбъ. Такія бомбы, проникнувъ въ незащищенную броней часть судна, производятъ тамъ такое страшное разрушеніе, что теперь многіе голоса поднимаются за возвращеніе къ прежней системе бронированія т. е. къ покрытію броней всего борта, уменьшивъ конечно изъ-за этого ее толщину.

Скорострельная артиллерія.

Будущія морскія сраженія предполагаются очень кратковременными, вследствіе чего особенное значеніе пріобретаетъ быстрая стрельба. Поэтому прилагаются большія старанія, чтобы увеличить быстроту стрельбы изъ большихъ орудій и теперь уже дошли до того, что орудія 6 дюймоваго калибра могутъ называться скорострельными орудіями, такъ какъ они могутъ уже делать 7–8 выстреловъ въ минуту.

Подводныя суда.

Еще со времени Фультона, идея плаванія подъ водою не

перестаетъ занимать умы изобрѣтателей, но только въ послѣднее время, судя по описаніямъ опытовъ въ различныхъ странахъ, появились подводныя лодки съ достаточно удовлетворительными качествами. Во всякомъ случаѣ это оружіе недалекаго будущаго, которому по всей вѣроятности будетъ суждено вновь произвести полный переворотъ въ морской войнѣ.

Алюминій.

Полнымъ переворотомъ въ судостроеніи, грозятъ также громадныя усовершенствованія, достигнутыя въ послѣднее время, въ добываніи и обработкѣ алюминія; благодаря его страшной легкости, вслѣдствіе которой онъ можетъ вытѣснить всѣ остальные металлы, употреблявшіеся до сихъ поръ для судостроенія.

Типы современныхъ военныхъ судовъ.

Во времена парусного и парового деревяннаго флота, послѣдній раздѣлялся на нѣсколько опредѣленныхъ типовъ, выработанныхъ практикой морской войны, причемъ суда каждаго типа были чрезвычайно похожи другъ на друга, какъ по наружному виду, такъ и по внутреннему устройству и боевому вооруженію.

Какъ видно изъ предъидущаго очерка, послѣ Восточной войны различныя нововведенія и усовершенствованія въ кораблестроеніи и вооруженіи чрезвычайно быстро слѣдовали одно за другимъ, а потому почти каждое судно всѣхъ европейскихъ флотовъ долгое время представляло изъ себя совершенно отдѣльный типъ.

Современный флотъ далеко еще не избавился, да вѣроятно никогда и не избавится, отъ этого недостатка, но все-таки въ настоящее время выработалось нѣсколько типовъ военныхъ судовъ, причемъ суда каждаго типа, хотя и различаются во многомъ другъ отъ друга, но въ общемъ удовлетворяютъ однимъ и тѣмъ же требованіямъ, вытекающимъ изъ роли, которую предназначается играть этому типу въ морской войнѣ.

Эскадренный броненосецъ. (фиг. 106–108.)

Мѣсто прежняго линейнаго корабля, занялъ, такъ называемый, эскадренный броненосецъ. Назначеніе его — сражаться въ эскадренномъ бою, какъ въ своихъ, такъ и въ непріятельскихъ водахъ, какъ съ непріятельскимъ флотомъ, такъ

и съ береговыми укрѣпленіями. Онъ долженъ быть вооруженъ самой тяжелой артиллеріей, чтобы пробивать самую толстую броню, но такъ какъ число такихъ орудій не можетъ быть велико, то для боя на близкомъ разстояніи и для дѣйствія по незащищеннымъ бронею частямъ непріятельскихъ судовъ, онъ долженъ имѣть батарею орудій средняго калибра.

Тяжелыя орудія обыкновенно ставятся въ башняхъ, а остальныя въ казематахъ, такъ что общій типъ эскадреннаго броненосца по постройкѣ, есть смѣшанный – башенно-казематный. Для защиты отъ минныхъ судовъ и для обстрѣливанія во время сраженія непріятельскихъ палубъ, онъ долженъ имѣть многочисленную скорострѣльную артиллерію мелкихъ калибровъ, расположенную по бортамъ, на мостикахъ и на марсахъ. Наконецъ для пораженія подводной части непріятеля, эскадренный броненосецъ обязанъ имѣть таранъ и аппараты для выбрасыванія минъ. Такъ какъ броня его должна быть какъ можно толще, она не можетъ покрывать весь

борть, онъ защищаетъ только машину, котлы, главные орудія и подачу къ нимъ снарядовъ; непотопляемость-же исключительно основывается на системѣ непроницаемыхъ переборокъ. Сѣти, электрическіе фонари, мины загражденія и минные плотики дополняютъ вооруженіе эскадреннаго броненосца.

Къ этому надо еще прибавить, что эскадренный броненосецъ долженъ имѣть большіе запасы угля, провизіи и боевыхъ припасовъ, а также обладать хорошими морскими качествами, такъ какъ предназначается для дѣйствій не только въ своихъ, но и въ непріятельскихъ водахъ.

Вся эта масса требованій, предъявляемыхъ къ эскадренному броненосцу заставляетъ придавать ему громадные размѣры въ 10,000 – 14,000 тоннъ, причемъ углубленіе его доходитъ почти до 30 футъ. Притомъ стоимость его громадна — 7–10 милліоновъ рублей.

Броненосецъ береговой обороны.
(фиг. 109.)

Въ виду этого районъ дѣйствій эскадренныхъ броненосцевъ, вслѣдствіе ихъ большого углубленія, является ограниченнымъ, а громадная стоимость поневолѣ ограничиваетъ число такихъ судовъ.

Поэтому, для защиты своихъ береговъ и дѣйствій у сосѣднихъ береговъ непріятеля, необходимо было создать особый типъ, получившій названіе броне-

Лит. К. Биркенгейма В.О. 8 л. д. № 1.

[illegible]

носца береговой обороны. Въ виду своего назначенія, типъ этотъ не нуждается въ особенно хорошихъ морскихъ качествахъ и можетъ имѣть небольшіе запасы.

Всѣ эти сбереженія въ вѣсѣ, идутъ на уменьшеніе водоизмѣщенія, углубленія и стоимости. Характеръ его боевого вооруженія такой-же какъ и эскадреннаго броненосца, но только въ уменьшенныхъ размѣрахъ: водоизмѣщеніе его 3000-4000 тоннъ, углубленіе 16-17 футъ и стоимость 1-$1\frac{1}{2}$ милліона рублей.

Крейсеръ 1-го ранга.
фиг. 110-111

Для одиночныхъ и совмѣстныхъ дѣйствій въ дальнихъ моряхъ, которыя заключаются въ защитѣ и нападеніи на колоніи и торговые суда, эскадренный броненосецъ тоже непригоденъ, вслѣдствіе чего для этого созданъ особый типъ — крейсеръ 1-го ранга.

Сила его должна заключаться, не столько въ артиллеріи и бронѣ, сколько въ скорости хода и большихъ запасахъ угля, которые дадутъ ему возможность долго держаться въ морѣ, и, дѣлая быстро большіе переходы, являться неожиданно въ различныхъ пунктахъ. Поэтому новѣйшіе крейсера 1-го ранга или совсѣмъ не имѣютъ брони (американцы и англичане), или броня ихъ не превосходитъ 4-хъ дюймовъ (французы).

Калибръ орудій около 6-ти дюймоваго, причемъ иногда ставятъ два, три орудія побольше, калибръ котораго однако не превышаетъ 9-ти дюймовъ. Остальное вооруженіе такое-же какъ и на эскадренныхъ броненосцахъ.

Вслѣдствіе отсутствія брони и уменьшенія артиллеріи, явилась возможность уменьшить водоизмѣщеніе крейсера 1-го класса до 6000–7500 тоннъ, увеличить его скорость и запасъ угля. Стоимость такихъ крейсеровъ 4–5 милліоновъ рублей.

Особенности русскихъ крейсеровъ 1-го ранга.

Такъ какъ Россія въ открытыхъ моряхъ не имѣетъ угольныхъ станцій, исключая Владивостока, русскимъ крейсерамъ приходится особенно заботиться о томъ, чтобы брать какъ можно большій запасъ угля. Вслѣдствіе этой-же причины, они снабжаются рангоутомъ, который давалъ-бы возможность, если не ходить, то держаться въ морѣ подъ парусами. Кромѣ того, въ то время какъ иностранцы совершенно отказываются отъ брони на крейсерахъ 1-го ранга, мы увеличиваемъ толщину брони этого типа судовъ и теперь новѣйшіе наши крейсера 1-го ранга будутъ имѣть броню толщиною до 10 дюймовъ. Всѣ эти обстоятельства ведутъ къ увеличенію водоизмѣщенія, которое доведено у насъ

до 12,000 тоннъ, и стоимость такого крейсера около 8 миллiоновъ рублей.

Крейсеръ 2-го ранга.
Фиг. 112.

Крейсера 1-го ранга по своей дороговизнѣ не могутъ быть многочисленны, а потому на нихъ возлагаются только наиболѣе отвѣтственныя и требующiя очень большаго района дѣйствiй, операцiи въ отдаленныхъ моряхъ. Главная-же защита отдѣльныхъ торговыхъ путей, нападенiе на торговлю непрiятеля, и развѣдочная служба при эскадрахъ возлагается на крейсеровъ 2-го ранга. Брони они не имѣютъ и вооруженiе ихъ носитъ такой-же характеръ, какъ и крейсеровъ 1-го ранга, только въ меньшемъ размѣрѣ. При водоизмѣщенiи въ 3000 — 5000 тоннъ, они сидятъ въ водѣ 16 — 20 футъ. Стоимость ихъ 1½ — 2 миллiона рублей.

Примѣчанiе. Крейсера водоизмѣщенiя меньше 3000 тоннъ, причисляются уже къ 3-му рангу. Назначенiе ихъ — спецiально развѣдочная служба при эскадрахъ.

Канонерскiя лодки.
Фиг. 113.

Для дѣйствiй противъ береговыхъ укрѣпленiй въ рѣкахъ и на мелководьяхъ требуются суда небольшаго водоизмѣщенiя, сидящiя не глубоко и вооруженныя однимъ или двумя орудiями большаго калибра. Такiя суда называются канонерскими лодками. Чтобы сохранить имъ море-

ходныя качества, и дать нѣкоторый запасъ угля, водоизмѣщеніе ихъ приходится доводить до 1200 тоннъ, а если такая лодка имѣетъ броню около 5 дюймовъ, то водоизмѣщеніе возрастаетъ до 1500 тоннъ, при 10–12 футахъ углубленія. Такія канонерскія лодки называются мореходными, имѣютъ скорость до 15 узловъ и вооружаются однимъ 9ти дюймовымъ, или двумя 8ми дюймовыми орудіями на носу и однимъ 6ти дюймовымъ орудіемъ на кормѣ.

Кромѣ того имѣются скорострѣльная артиллерія и минные аппараты. Пожертвовавъ мореходными качествами, ходомъ, броней и запасами угля, получаются канонерскія лодки съ водоизмѣщеніемъ въ 300–400 тоннъ, вооруженныя однимъ орудіемъ 11ти дюйм. калибра.

Минныя суда. Усовершенствованіе мины, какъ наступательнаго оружія, вызвало появленіе нѣсколькихъ типовъ спеціально минныхъ судовъ, главнымъ качествомъ которыхъ должна быть большая скорость, такъ какъ весь успѣхъ минной атаки зависитъ отъ внезапности появленія миннаго судна. Затѣмъ, когда оно уже открыто непріятелемъ, все зависитъ отъ той быстроты, съ которою оно можетъ приблизиться къ атакованно-

му судну на такое разстояние, чтобы можно было пустить мину, такъ какъ на этомъ пути оно подвергается дѣйствiю массы скорострѣльныхъ орудiй.

Въ виду этого при постройкѣ миннаго судна жертвуется всѣмъ для скорости. Не говоря уже о томъ, что на немъ и помину нѣтъ о бронѣ и артиллерiи, борта его настолько тонки, что ихъ пробиваетъ часто даже ружейная пуля и мореходныя качества иногда оставляютъ желать очень многаго.

Миноноска. Фиг. 114.

Для защиты рейдовъ и вообще для дѣйствiя на тихой водѣ, строятся небольшiя суда въ 20-40 тоннъ водоизмѣщенiя, вооруженные однимъ или двумя аппаратами для выбрасыванiя мины Уайтхеда. Такiя суда называются миноносками, не имѣютъ никакихъ запасовъ и въ открытомъ морѣ держаться не могутъ. Иногда, для защиты себя отъ нападенiя непрiятельскихъ сторожевыхъ миноносокъ, они вооружаются однимъ скорострѣльнымъ орудiемъ самаго мелкаго калибра. Такими миноносками небольшаго размѣра въ 15-18 тоннъ снабжаются эскадренные броненосцы и крейсеры 1-го ранга для дѣйствiй на непрiятельскихъ рейдахъ.

Миноносецъ. Фиг. 115.

Отсутствiе у миноносокъ море-

ходныхъ качествъ, вслѣдствіе которыхъ они не могутъ сопровождать эскадру и нападать на непріятеля, находящагося въ нѣкоторомъ отдаленіи отъ береговъ, заставило создать типъ минного судна съ водоизмѣщеніемъ въ 70-130 тоннъ, что позволило улучшить его морскія качества и снабдить его нѣкоторымъ запасомъ угля, съ которымъ оно можетъ, идя экономическимъ ходомъ, совершать довольно большіе морскіе переходы. Такой типъ носитъ названіе миноносца и вооружается двумя или тремя минными аппаратами и такимъ-же количествомъ скорострѣльныхъ пушекъ малаго калибра.

Миноносецъ исполняя ту-же службу миноноски, можетъ кромѣ того сопровождать эскадру въ плаваніи по внутреннимъ морямъ, и способенъ производить нападеніе на непріятеля, который держится внѣ вида береговъ.

Минный крейсеръ. Фиг. 116.

Защита эскадреннаго броненосца и крейсера противъ минныхъ атакъ посредствомъ артиллеріи, электрическаго свѣта и сѣтей считается все-таки недостаточной.

Вмѣстѣ съ тѣмъ миноносцы все-таки не могутъ сопровождать эскадры броненосцевъ и крей-

серовъ въ болѣе далекихъ плаваніяхъ. Вслѣдствіе этого возникъ третій типъ миннаго судна — минный крейсеръ, обязанность котораго сопровождать эскадры во время операцій ихъ въ непріятельскихъ водахъ, нападать такъ на непріятельскія суда, какъ на рейдахъ, такъ и въ открытомъ морѣ, а также защищать свои суда отъ нападенія непріятельскихъ миноносцевъ, вслѣдствіе чего этотъ типъ носитъ также названіе — истребителя миноносцевъ. Для послѣдней цѣли онъ вооружается 6—15 скорострѣльными орудіями средняго и малаго калибра, а для минныхъ атакъ имѣетъ отъ 3 до 7-ми аппаратовъ для выбрасыванія минъ Уайтхеда.

Увеличеніе угольныхъ и другихъ запасовъ, числа орудій и минныхъ аппаратовъ и улучшеніе мореходныхъ качествъ, въ зависимости отъ степени этихъ увеличеній, заставило довести водоизмѣщеніе минныхъ крейсеровъ до 300 — 1000 тоннъ.

Минный транспортъ.

Всѣ минныя суда имѣютъ общій недостатокъ — очень небольшой запасъ минъ Уайтхеда, такъ какъ храненіе ихъ требуетъ большаго помѣщенія. Вмѣстѣ съ этимъ, хотя всѣ боевыя суда

суда и снабжаются минами загражденія, но количество ихъ очень ограничено, между тѣмъ какъ эскадрѣ бываетъ иногда необходимо поставить это загражденіе для своей безопасности или забросать минами выходъ съ того рейда, гдѣ стоитъ непріятель, причемъ вообще постановка минного загражденія, средствами не приспособленныхъ къ этому специально судовъ, занимаетъ очень много времени и едва-ли можетъ быть совершено подъ огнемъ.

Для удовлетворенія вышеуказанныхъ надобностей возникъ типъ минного транспорта. Онъ долженъ имѣть обширные трюмы для храненія большого количества минъ и угля, чтобы снабжать минные крейсера и миноносцы, и хорошій ходъ.

Для защиты отъ нападенія мелкихъ непріятельскихъ судовъ, минный транспортъ вооружается скорострѣльной артиллеріей средняго и малаго калибра и минными катерами.

Въ послѣднее время у насъ въ Россіи, изобрѣтены приспособленія, которыя даютъ возможность такимъ транспортамъ ставить мины загражденія на ходу до 14 узловъ, что позволяетъ оградить себя минами или забро-

[illegible]

сать или непріятеля, даже подъ огнемъ, во всякій моментъ. Послѣднее очень важно, такъ какъ минное загражденіе поставленное заблаговременно, можетъ быть попорчено или выловлено непріятелемъ. Въ зависимости отъ величины минныхъ и угольныхъ запасовъ, минные транспорты имѣютъ водоизмѣщеніе въ 2000-6000 тоннъ.

Личный составъ.

Личный составъ парусного флота.

Во времена парусного флота, какъ отъ офицеровъ, такъ и въ особенности отъ команды требовались очень немногія, чисто практическія знанія, которыя быстро пріобрѣтались, разъ личный составъ находился въ плаваніи достаточное время. Дѣло еще облегчалось тѣмъ, что всѣ суда были чрезвычайно похожи другъ на друга, а потому опытъ и знанія, пріобрѣтенные на одномъ, только дополнялись во время плаванія на другомъ.

Если во времена парусного флота личный составъ иногда и оказывался ниже всякой критики, то принимая что нерѣдко большая часть экипажа набиралась передъ самымъ вы-

ходомъ въ море для встрѣчи съ непріятелемъ и конечно результатъ оказывался плачевнымъ. Такимъ образомъ всѣ недостатки прежняго личнаго состава происходили отъ недостатка практики и привычки къ дисциплинѣ, и какъ только на это было обращено вниманіе, заведены были практическія эскадры для постояннаго плаванія, улучшены гигіеническія условія, личный составъ всѣхъ европейскихъ флотовъ быстро дошелъ до высокой степени совершенства.

Появленіе спеціальностей.

На парусныхъ корабляхъ нѣкотораго рода спеціалистами являлись только комендоры, которые обучались стрѣльбѣ на особыхъ артиллерійскихъ корабляхъ.

Когда-же во флотѣ, быстро одно за другимъ, появились машины, нарѣзная и скорострѣльная артиллерія, гальваническая стрѣльба, мины, электрическое освѣщеніе и множество сложныхъ и очень нѣжныхъ механизмовъ, необходимыхъ для дѣйствія этими новыми оружіями, отъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ сразу потребовалась масса, какъ теоретическихъ, такъ и практическихъ познаній, въ которыхъ

ихъ предшественники совершенно не нуждались.

Конечно не было никакой возможности, не только отъ нижнихъ чиновъ, но и отъ офицеровъ требовать, чтобы всѣ эти знанія совмѣщались въ каждомъ изъ нихъ. Вслѣдствіе этого, кромѣ увеличенія программъ морскихъ училищъ, гдѣ будущіе офицеры получаютъ только общія понятія обо всемъ, что имъ придется встрѣтить на кораблѣ, созданы школы, пройдя которыя, офицеръ становится спеціалистомъ по артиллеріи или минному дѣлу. Нижніе чины тоже обучаются въ различныхъ школахъ, гдѣ получаютъ званіе комендора, гальванера, минера, минного машиниста и т. п.

Всѣ эти спеціалисты, какъ офицеры, такъ и нижніе чины несутъ общую со всѣми службу на кораблѣ и входятъ во всѣ расписанія.

Совершенно отдѣльный корпусъ составляютъ только механики, которые обладаютъ знаніями исключительно только по своей спеціальности.

Вслѣдствіе быстраго исчезновенія не только чисто парусныхъ,

но и вообще рангоутныхъ судовъ, флоты скоро ощутили большой недостатокъ въ строевыхъ унтеръ-офицерахъ, марсовыхъ для нѣкоторыхъ сохранившихъ парусность судовъ, и матросахъ для всякихъ работъ на кораблѣ, требующихъ сметливости и ловкости, т. е. такихъ качествъ, которыя въ высокой степени развиваются у команды чисто парусныхъ судовъ.

Вслѣдствіе этого пришлось создать особыя школы для приготовленія и такихъ людей, причемъ въ курсъ такихъ школъ обязательно входитъ продолжительное плаваніе подъ парусами, для чего существуютъ особыя суда.

Практическія плаванія.

Для поддержанія въ личномъ составѣ ихъ знаній по различнымъ отраслямъ военно-морскаго дѣла, во всѣхъ государствахъ, ежегодно назначается въ плаваніе практическая эскадра, составленная изъ судовъ всѣхъ типовъ. Тому-же дѣлу помогаютъ эскадры, отряды и стаціонеры, находящіеся въ иностранныхъ водахъ для политическихъ цѣлей.

Мобилизація флота.

Въ прежнія времена, непріязненныя дѣйствія и фло-

женіе между флотами начиналось обыкновенно долгое время спустя послѣ объявленія войны, такъ какъ суда въ мирное время вполнѣ разоружались, все корабельное имущество свозилось на берегъ и много времени надо было потратить, чтобы набрать на нихъ команду.

Теперь, когда во всѣхъ государствахъ ушедшіе со службы офицеры и нижніе чины, составляющіе морской резервъ, обязаны явиться въ порта по первому требованію правительства, причемъ улучшенные пути сообщенія позволяютъ это дѣлать очень скоро, суда уже не могутъ быть совершенно разоружены, такъ какъ могутъ опоздать выйти въ море, изъ-за чего можетъ быть проиграна вся кампанія.

Вслѣдствіе этого понемногу входитъ въ обычай, не плавающія суда, вмѣсто разоруженія зачислять въ такъ называемый вооруженный резервъ, причемъ все судовое имущество остается на кораблѣ и для присмотра за нимъ и поддержаніемъ его въ порядкѣ на суднѣ остается достаточная для того часть офицеровъ и команды. Помимо

возможности быстрого выхода флота въ море, въ каждый данный моментъ, эта мѣра даетъ возможность гораздо лучше сохранить чрезвычайно сложное, и стоющее громадныхъ денегъ, современное судно и его имущество, которые часто страдали при полномъ разруженіи и вооруженіи.

Жизнь на военномъ суднѣ.

Можно теперь съ гордостью сказать, что современный флотъ совершенно освободился отъ тѣхъ повальныхъ заболѣваній, которые когда то составляли бичъ прежнихъ флотовъ, что исключительно надо приписать судовой гигіенѣ, сдѣлавшей громадные успѣхи. Помѣщенія на судахъ для команды просторны, свѣтлы, а для офицеровъ даже роскошны. Всюду соблюдается самая строгая чистота.

Пища и одежда команды, распредѣленіе времени для работы и отдыха, не оставляютъ желать ничего лучшаго. Ко всему этому надо прибавить, что каждый начальникъ теперь ставитъ себѣ въ непремѣнную обязанность употреблять всѣ труды, для того чтобы сохранить команду здоровой и поддержать въ ней бод-

рость духа. О жестокомъ обращеніи съ командой давно нѣтъ и помину, тѣлесныя наказанія отмѣнены, и гуманность, на ряду съ самой строгой дисциплиной, прекрасно уживаются на современномъ кораблѣ.

Главный недостатокъ современнаго флота.

Однако не смотря на всѣ прекрасныя условія, въ которыя поставленъ личный составъ, какъ разъ именно въ немъ-то и кроется самое слабое мѣсто современнаго флота.

Дѣйствительно, требованія предъявляемыя теперь къ нижнимъ чинамъ такъ велики, что, не смотря на всѣ старанія и средства, только часть изъ обучающихся удовлетворяетъ этимъ требованіямъ, и какъ разъ когда люди пріобрѣтаютъ знанія и опытъ, громадный процентъ ихъ, вслѣдствіе короткихъ сроковъ службы, уходитъ въ резервъ, гдѣ знанія и опытъ безъ поддержки быстро утрачиваются. Такимъ образомъ бо́льшая часть наличнаго состава нижнихъ чиновъ флота всегда состоитъ изъ недоученныхъ и неопытныхъ людей, и съ такими людьми флотъ долженъ идти въ бой, такъ какъ резервъ никогда не даетъ хорошихъ спеціалистовъ.

Съ офицерами дѣло обстоитъ нисколько не лучше; хотя ихъ нельзя упрекнуть въ необученности и въ томъ, что они скоро оставляютъ службу, но здѣсь является на сцену другое обстоятельство, а именно — командиры и офицеры, по большей части, не имѣютъ времени основательно познакомиться съ своимъ кораблемъ.

Дѣйствительно современный корабль и его вооруженіе (см. стр. 352) представляютъ изъ себя такое сложное сооруженіе, на изученіе котораго потребно долгое время самаго упорнаго труда. Между тѣмъ, по многимъ причинамъ, изъ которыхъ нѣкоторые къ сожалѣнію вытекаютъ изъ взглядовъ, совершенно упускающихъ изъ виду, что военный флотъ созданъ главнымъ образомъ для войны, офицеры и командиры очень часто переводятся съ однихъ судовъ на другіе, что чрезвычайно затрудняетъ ихъ изученіе, такъ какъ современные суда, даже принадлежащія къ одному типу, чрезвычайно разнятся другъ отъ друга.

Въ особенности гибельнымъ для дѣла является незнаніе своего корабля командирамъ. Съ какимъ тяжелымъ сердцемъ долженъ идти въ бой командиръ, поспѣвшій изучить внутреннее расположеніе своего корабля, но имѣющій очень смутное понятіе объ его поворотливости при раз-

личныхъ положеніяхъ руля, времени потребнаго для остановки, забраніе хода, объ углахъ обстрѣла орудій и минныхъ пушекъ, о сосредоточеніи стрѣльбы своихъ орудій и о различныхъ ихъ сочетаніяхъ для этой цѣли и т.п.

Положимъ, что все это дѣйствительно было испытано во время службы корабля, но въ это время на немъ уже перемѣнилось нѣсколько командировъ, и въ бой его поведетъ такой, который на самомъ дѣлѣ всего этого не видалъ, и получилъ отъ своихъ предшественниковъ въ наслѣдство очень подробныя таблицы, гдѣ всѣ качества судна какъ будто на ладони. Но никакія таблицы, даже основательно выученныя наизусть не помогутъ въ бою. Пока командиръ будетъ съ ними справляться, или выбирать въ своей головѣ нужныя ему цифры и соображать, какъ примѣнить ихъ къ дѣлу, удобный моментъ уже будетъ потерянъ и можетъ быть и самое судно его прекратитъ свое существованіе, встрѣтивъ противника, который знаетъ свой корабль изъ собственнаго долговременнаго изученія на опытѣ, вслѣдствіе чего все думы и умъ его пропитаны этимъ знаніемъ и каждое его дѣйствіе, каждый ударъ наносимый противнику вполнѣ инстинктивно, безъ

всякаго разумѣнія, вытекаетъ изъ этого знанія.

Конечно можно утверждать тѣмъ что болѣе или менѣе всѣ флоты страдаютъ этимъ недостаткомъ, но легко понять какое громадное преимущество въ бою будетъ имѣть тотъ флотъ, который раньше другихъ съумѣетъ освободиться отъ этого недостатка.

Кромѣ этого существуетъ еще одинъ крупный пробѣлъ въ знаніяхъ современнаго морского офицера — это почти полное пренебреженіе къ изученію вопросовъ морской стратегіи и морской тактики, пренебреженіе, которому-бы очень удивились наши предки — моряки парусного флота и до сихъ поръ удивляются офицеры арміи. Какъ тѣ, такъ и другіе не могли-бы себѣ представить военнаго человѣка, не имѣющаго никакого понятія о стратегіи и тактикѣ, а между тѣмъ это такъ для громаднаго большинства современныхъ морскихъ офицеровъ. Современный офицеръ гораздо болѣе техникъ какой-нибудь отрасли военно-морского дѣла, нежели военный морякъ. Дѣйствительно, всякое современное оружіе требуетъ таких громадныхъ усилій для изученія чисто технической своей стороны, причемъ изученіе это является

часто чрезвычайно интересными, что боевая сторона, обыкновенно не нужная въ мирное время, поневолѣ заслоняется технической. Такъ напр. командиръ, артиллерійскій офицеръ котораго прекрасно изучилъ свою артиллерію и добился того, что комендоры его попадаютъ не иначе, какъ въ яблоко, при видѣ непріятеля окажется въ нѣкоторомъ недоумѣніи, съ какой части непріятельскаго корабля начать разрушеніе, для какихъ орудій и гдѣ находятся его болѣе уязвимыя части, какъ лучше поражать непріятеля продольными выстрѣлами или стрѣлять въ его бортъ, открыть-ли быстрый огонь, или стрѣлять залпами и т. п...; по всей вѣроятности не поможетъ ему въ этомъ его прекрасный артиллерійскій офицеръ, а тѣмъ болѣе кто-либо другой изъ его подчиненныхъ.

Точно также адмиралъ, обладающій прекрасно выученной эскадрой, окажется, въ моментъ объявленія войны, неподготовленнымъ построить свой планъ дѣйствій на незыблемыхъ принципахъ морской стратегіи, которой онъ никогда не интересовался, а передъ сраженіемъ не въ состояніи будетъ сознательно выбрать для своей прекрасной эскадры наиболѣе подходящій къ обстоятельствамъ строй,

тому какъ боевые достоинства и недостатки различныхъ строевъ имъ не изучены. Едва-ли можно сказать что изученіе этихъ вопросовъ тактики и стратегіи излишне, а если это такъ, то очень легкомысленно будетъ приняться за это изученіе при объявленіи войны, когда можетъ быть уже на другой день придется встрѣтиться съ непріятелемъ. Талантливости и сметки въ такихъ случаяхъ окажется недостаточно — потребуется знаніе, основанное притомъ на глубокомъ изученіи предмета, чтобы каждое дѣйствіе невольно служило выразителемъ этого знанія, безъ всякаго усилія мысли и памяти. Тяжело и горько будетъ потомъ сознаться, что всѣ усилія изучить и довести до совершенства технику, оказались почти безполезными отъ отсутствія знаній по стратегіи и тактикѣ. Въ заключеніе этой статьи, приведу слова одного изъ нашихъ выдающихся морскихъ офицеровъ, сказанныя имъ еще въ 1868 году, во время лекцій по морской тактикѣ въ Кронштадскомъ морскомъ собраніи.

„Что русскіе моряки не боятся умереть и умѣютъ умирать, то это давно извѣстно и тому доказательствомъ бастіоны Севастополя, гдѣ одинъ слой жизни ложился на другой при добросовѣстномъ исполненіи святого долга. Что умереть не страш-

но, то въ этомъ насъ убѣждать другъ друга не нужно, но за то будемте Милостивые Государи убѣждать другъ друга, что умереть тыл-кого ужасно! Отдать свою жизнь за родину легко и отрадно, но отдать ее не уплачи, дешево, не за дорогую цѣну, невыносимо тяжело и трудно! Поэтому намъ необходимо развивать въ себѣ и усваивать тѣ знанія, которыя должны составлять достояніе моряка воина. Будемте укрѣплять въ себѣ убѣжденіе, что слѣдуетъ учиться Милостивые Государи, и флотъ нашъ снова покроется давно знакомою ему славою!"

Морская тактика.

Опредѣленіе морской тактики.

Морская тактика есть искусство вести морское сраженіе, пользуясь наилучшимъ образомъ тѣми наступательными и оборонительными средствами, которыми снабженъ флотъ, руководствуясь въ примѣненіи этихъ средствъ нѣкоторыми основными, неизмѣнными принципами.

Задачи морской тактики.

Такимъ образомъ задачи морской тактики сводятся къ тому чтобы:

1.) Установить основные принципы.

2.) Изучить съ боевой стороны

всѣ свойства различныхъ средствъ для обороны и наступленія, которыми располагаетъ современный флотъ.

3.) Выработать нѣкоторыя общія указанія, какъ пользоваться средствами атаки и обороны, въ духѣ установленныхъ принциповъ, при различныхъ операціяхъ, встрѣчающихся при веденіи войны.

1.) Принципы морской тактики.

Напомню, (стр. 148), что подъ словомъ принципъ не подразумѣвается правило или рецептъ по которому слѣдуетъ поступать въ различныхъ случаяхъ; принципъ указываетъ лишь цѣль, со стремленіемъ къ которой слѣдуетъ связывать всѣ свои дѣйствія; онъ, такъ сказать, указываетъ дорогу, по которой слѣдуетъ идти, съ которой не слѣдуетъ уклоняться, предоставляя въ то-же время полную свободу примѣненія, на пути къ достиженію указанной цѣли, всѣхъ средствъ атаки и обороны, въ зависимости отъ ихъ свойствъ и отъ обстоятельствъ при которыхъ приходится дѣйствовать.

Отсюда уже ясно, что принципы морской тактики не зависятъ отъ средствъ атаки и обороны, и, разъ вѣрно поставленные, должны оставаться неизмѣнными. Такимъ образомъ, несмотря на громадныя преобразованія флотовъ вѣроятно-

нія второй половины нашего столѣтія, несмотря на то, что отъ средствъ атаки и обороны парусного флота не осталось камня на камнѣ, принципы морской тактики слѣдуетъ именно искать въ изученіи исторіи этого флота, такъ какъ флотоводцы того времени имѣли возможность установить эти принципы, благодаря массѣ сраженій, въ которыхъ пришлось участвовать парусному флоту.

Дѣйствительно Джонъ Клеркъ, Сюфренъ, а за ними цѣлый рядъ талантливыхъ адмираловъ конца прошлаго и начала нынѣшняго столѣтія пришли къ заключенію, что флотъ желающій побѣдить долженъ стремиться:

1.) къ сосредоточенію всѣхъ своихъ силъ противъ части силы непріятеля.

2.) къ тому, чтобы всѣ отдѣльные его корабли оказывали энергичную поддержку другъ другу.

Въ этомъ и заключаются основные принципы морской тактики, полученные нами въ наслѣдство отъ парусного флота, и такими-же вѣрными и неизмѣнными остаются они и теперь; пренебреженіе ими, смотря по обстоятельствамъ, несомнѣнно должно повести, если не къ пораженію, то къ уменьшенію благопріятныхъ результатовъ, не-

смотря на все искусство и храбрость, выказанные командирами въ бою.

Принципы эти очень просты, но для того чтобы каждое дѣйствіе инстинктивно согласовалось съ ними, чтобы они вошли такъ сказать въ плоть и въ кровь, необходимо внимательное изученіе морскихъ сраженій всѣхъ временъ, чтобы изъ этого изученія образовалось крѣпкое убѣжденіе въ вѣрности и необходимости этихъ принциповъ. Постоянное нарушеніе этихъ принциповъ ясно показываетъ, какъ непрочно <u>одно ихъ знаніе</u>, не основанное на глубокомъ изученіи и твердомъ убѣжденіи въ ихъ правотѣ. Всякій ихъ знаетъ, но не всякій ихъ примѣнитъ при всѣхъ обстоятельствахъ, если они не сдѣлались, если такъ можно выразиться, способомъ мышленія о военныхъ дѣйствіяхъ на морѣ.

2.) <u>Оборонительные и наступательные средства современнаго флота.</u>

Средства для атаки и обороны, или иначе оружіе, современныхъ флотовъ составляютъ: таранъ, самодвижущаяся мина, артиллерія и эволюціи

Въ слѣдующей краткой характеристикѣ этихъ средствъ, изложено то, что можетъ быть выведено изъ опытовъ въ мирное время, и изъ разбора военныхъ дѣйствій на морѣ послѣ Крымской войны.

<u>Качества личнаго состава.</u>

Не нужно забывать при этомъ,

Лейтенантъ Кладо.

чно въ морской войнѣ, какъ и во вся-кой другой, какъ прежде, такъ и те-перь, въ концѣ концовъ, борется чело-вѣкъ и лишь измѣняются средства для этой борьбы. Если у сражающа-гося личнаго состава недостаетъ опыт-ности, личнаго умѣнья и боевого обу-ченія, или еще того болѣе, личной храбрости, энергіи и настойчивости, то самыя сильныя средства въ его рукахъ теряютъ всякое значеніе; при такихъ условіяхъ съ нимъ спра-вится непріятель и болѣе слабый и снабженный вооруженіемъ много худшимъ, разъ что на его сторо-нѣ находятся болѣе высокія мо-ральныя качества.

Такимъ образомъ всѣ послѣ-дующія разсужденія надо прини-мать при равномъ по своимъ ка-чествамъ личномъ составѣ у обоихъ противниковъ.

Таранъ.

Самое радикальное средство сразу потопить непріятеля — несомнѣнно таранъ. Никакая броня, никакая система непроницаемыхъ переборокъ не спасутъ отъ этого страшнаго оружія, если таранный ударъ будетъ нанесенъ подъ достаточно большимъ угломъ, но вотъ въ этомъ-то „если" и заключается слабая сторона тарана.

Судно, находящееся въ движеніи, очень легко увертывается отъ тара-

неніе, причемъ конечно эта легкость дѣлается гораздо меньше, если на небольшомъ пространствѣ сражается много судовъ.

Такимъ образомъ таранный ударъ почти немыслимъ въ одиночномъ бою, и можетъ быть употребленъ только въ эскадренномъ сраженіи, причемъ, если суда очень близки другъ къ другу, легко можетъ случиться, что, промахнувшись по противнику, таранный ударъ будетъ нанесенъ судну своей эскадры.

Дѣйствительно, громадное большинство случаевъ изъ морской исторіи подтверждаетъ, что потопленіе противника тараномъ происходитъ только тогда, когда, по тѣмъ или другимъ причинамъ, послѣдній былъ лишенъ возможности двигаться и управляться. Тараненіе очень вредно отзывается на своемъ собственномъ суднѣ и въ особенности на его машинѣ, вслѣдствіе чего послѣднюю надо останавливать передъ самымъ моментомъ удара.

Такимъ образомъ надо придти къ заключенію, что таранъ долженъ играть въ сраженіи второстепенную роль.

Самодвижущіяся мины.

Самое важное преимущество мины передъ другими родами оружія состоитъ въ томъ, что его

можетъ дѣйствовать одинаково удачно всякое судно, начиная съ эскадреннаго броненосца и кончая его-же минными катерами, причемъ, удачно попавшая мина, по всей вѣроятности выведетъ любое современное судно изъ строя.

Такимъ образомъ мина является лучшимъ оружіемъ слабаго на морѣ противъ сильнаго.

Однако, какъ сама мина, такъ и аппараты для ея выбрасыванія далеки отъ совершенства и оставляютъ желать еще очень многаго. Сплошь и рядомъ оказывается, что мина, ходившая великолѣпно на пристрѣлочной станціи, при стрѣльбѣ съ судна, при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ, начинаетъ описывать кругъ или вдругъ тонетъ. Вѣроятность-же попаданія при свѣжей погодѣ и при быстромъ ходѣ очень мала и совершенно ничтожна при стрѣльбѣ въ движущагося противника. Скорость мины все-таки еще очень мала сравнительно со скоростью полета снарядовъ, вслѣдствіе чего вліяніе движенія стрѣляющаго или цѣли на мѣткость очень велико. Ко всему этому надо прибавить, что стрѣльба минами можетъ производиться только съ небольшаго сравнительно раз-

стоянiе.

Такимъ образомъ роль мины въ эскадренномъ бою должна быть очень ограниченной, гдѣ она кромѣ того легко можетъ измѣнить свой путь, вслѣдствiе массы падающихъ въ море снарядовъ. Разъ-же мина измѣнила свой путь, является большая вѣроятность, что она попадетъ въ судно своей-же эскадры, а потому придется употреблять ее въ эскадренномъ бою съ большой осторожностью и только тогда, когда можно разсчитывать на вѣрный успѣхъ.

Наиболѣе дѣйствительной является мина при нападенiи специально минныхъ судовъ на эскадру, находящуюся въ морѣ или на якорѣ. Тогда ночью, или еще лучше во время сильнаго тумана, отдѣльное судно или эскадра подвергаются страшной опасности, если на нихъ нападетъ отрядъ минныхъ судовъ, изъ которыхъ хоть нѣкоторымъ удастся выпустить свои мины съ удобнаго для попаданiя разстоянiя.

Большiя суда все-таки настолько хорошо защищены отъ минныхъ атакъ скорострѣльной артиллерiей, сѣтями, электрическимъ свѣтомъ и истребителями миноносцевъ, что минная атака

днемъ совершенно невидима, а ночью и въ туманѣ должна производиться непремѣнно большимъ количествомъ миныхъ судовъ, которые могли-бы сразу произвести нападеніе со всѣхъ сторонъ.

Изъ всего вышеизложеннаго явствуетъ, что мина тоже не можетъ занимать въ современныхъ сраженіяхъ перваго мѣста.

Артиллерія. Такимъ образомъ оружіемъ рѣшающимъ судьбу боя, какъ и въ старину, остается артиллерія, которая одна только является дѣйствительнымъ средствомъ противъ непріятеля во всѣхъ случаяхъ.

Дѣйствительно, уже одно то важно въ артиллеріи, что она можетъ бороться, какъ съ судами, такъ и съ береговыми укрѣпленіями, противъ которыхъ таранъ и мина употреблены быть не могутъ.

Артиллерія начинаетъ дѣйствовать съ громадныхъ разстояній, что тоже недосягаемо для тарана и мины, пробиваетъ всякую броню, производитъ разрывными снарядами страшныя разрушенія внутри корабля, заставляя его часто загораться, и на такихъ разстояніяхъ, гдѣ могли-бы быть пущены въ ходъ мина или таранъ, сила артиллеріи, увели-

чиванія еще присоединеніемъ къ ней скорострѣльныхъ мелкихъ пушекъ, достигаетъ громадныхъ размѣровъ.

Такимъ образомъ сильное артиллерійское вооруженіе, быстрота стрѣльбы и искусное маневрированіе, чтобы ввести въ дѣло свои орудія наивыгоднѣйшимъ образомъ, составляютъ одни изъ главныхъ условій для одержанія побѣды на морѣ. Главнымъ недостаткомъ стрѣльбы изъ орудій является несовершенство способовъ опредѣленія разстояній до непріятеля.

Важность той роли, которую играетъ артиллерія и въ современномъ бою, вполнѣ подтверждается всѣми военными дѣйствіями на морѣ послѣдняго времени, которые почти всѣ были рѣшены артиллеріей.

<u>Быстрота хода и поворотливость.</u>

Изъ вышеприведенныхъ характеристикъ современнаго морского оружія вполнѣ ясно, что, какъ артиллерія, такъ мина и таранъ получаютъ тѣмъ большую силу, чѣмъ быстрѣе ходъ судна и чѣмъ больше его поворотливость, причемъ послѣднія качества увеличиваютъ вмѣстѣ съ тѣмъ и способность корабля защищаться противъ артиллеріи, мины и тарана непріятеля.

<u>Эволюціи.</u>

Морскія эволюціи — это сводъ подробныхъ правилъ, по которымъ

флотъ долженъ выстраиваться въ разнообразные строи и переходить изъ строя въ строй быстро и не впадая въ безпорядокъ.

Смѣшеніе понятій о морской тактикѣ и эволюціяхъ.

Многіе смѣшивали и теперь смѣшиваютъ эволюціи съ тактикой, думая что морскія эволюціи и представляютъ изъ себя собственно морскую тактику.

Ошибка эта ведетъ свое начало со временъ парусного флота. Эскадры въ то время, сближаясь для сраженія, производили цѣлый рядъ эволюцій, чтобы пріобрѣсти болѣе выгодное положеніе относительно непріятеля, а такъ какъ всѣ перестроенія основывались на линіяхъ бейдевинда и кильватера, то характеръ движеній флота передъ боемъ бывалъ почти всегда одинъ и тотъ-же. Вслѣдствіе этого, понятіе о тактикѣ неразрывно связывалось съ понятіемъ объ эволюціяхъ, и многіе изучали знаменитыя морскія побѣды не по духу, который руководилъ побѣдившими адмиралами, а по эволюціямъ, которыя они дѣлали, сближаясь съ непріятелемъ. Нельсонъ-же ясно показалъ, что морская тактика и эволюціи далеко не одно и тоже: часто пренебрегая, вслѣдствіе встрѣтившихся обстоятельствъ, эволюціями, онъ твердо держался, при составленіи своихъ

плановъ нападенія, принциповъ морской тактики.

Разница между морской тактикой и эволюціями.

Дѣйствительно, въ то время какъ эволюціи суть ничто иное, какъ правила для передвиженій флота массами, морская тактика есть сводъ мыслей о томъ, какъ употреблять во время боя артиллерію, таранъ, мины и эволюціи т. е. послѣднія являются только однимъ изъ средствъ веденія боя, а не наукой сражаться на морѣ.

Такимъ образомъ эволюціи должны также изучаться, какъ изучаются свойства артиллеріи, тарана и мины.

Роль эволюцій въ бою.

Опредѣленіе эволюцій ясно показываетъ, что они могутъ производиться только до тѣхъ поръ, пока флотъ находится въ порядкѣ; но какъ только онъ придетъ въ нестройность т. е. послѣ начала боя, эволюціи перестаютъ быть возможными и потому теряютъ всякое значеніе.

Такимъ образомъ мѣсто эволюцій въ бою — отъ того момента, когда флотъ получитъ извѣстіе о появленіи непріятеля, до начала сраженія на близкомъ разстояніи; послѣ завязки общей схватки роль эволюцій кончается: сраженіе переходитъ въ одиночные бои между отдѣлившимися судами и вся надежда

адмирала въ это время — но храбрость, смѣлость и умѣнье командировъ пользоваться обстоятельствами и взаимной поддержкой; руководство боемъ становится съ этого момента почти невозможнымъ, и адмиралу остается только, отложивъ въ сторону свои сигнальныя книги, своимъ примѣромъ подтвердить видящимъ его сосѣдямъ, какъ долженъ вести себя командиръ въ бою.

Такимъ образомъ продолжительность морскихъ эволюцій въ бою ограничена, но тѣмъ не менѣе, въ томъ промежуточномъ времени пока они могутъ быть употребляемы, они даютъ возможность, ловкими маневрами ввести противника въ заблужденіе относительно своихъ намѣреній, броситься на него въ атаку въ моментъ, который для него можетъ быть наименѣе желателенъ, обрушившись со всѣми силами на одну его часть. Въ этомъ и состоитъ важное боевое значеніе морскихъ эволюцій, и пренебреженіе въ мирное время изученіемъ этого средства борьбы можетъ повести къ гибельнымъ послѣдствіямъ.

Какъ-бы адмиралъ хорошо ни изучилъ предметъ эскадреннаго боя, но вся опытность его и даже геніальность останутся втунѣ, если флотъ не

учиться стройно и быстро дѣлать эволюціи. Знаніе эволюцій даетъ массѣ кораблей связь между собою, стройность въ движеніяхъ и увѣренность въ дѣйствіяхъ. Напротивъ, отсутствіе этого, вноситъ въ эскадру хаосъ, недовѣріе къ себѣ и убиваетъ единодушіе — главное условіе успѣха въ бою. Чтобы наносить и отражать удары цѣлымъ флотомъ, потребны сомкнутость и гибкость строя, которые немыслимы безъ твердаго умѣнья перестраиваться. Чтобы осуществлять тактическіе планы, надо имѣть возможность послѣдовательно развивать ихъ не только мысленно, но и на дѣлѣ, что возможно лишь при помощи эволюцій. Такимъ образомъ морская тактика въ эскадренномъ бою, при переходѣ изъ области мышленія въ дѣйствительность, не можетъ обойтись безъ содѣйствія эволюцій, точно также какъ одинъ трудъ головы не способенъ произвести что нибудь осязательное безъ помощи рукъ. Для того чтобы эволюціи могли выполнить столь важную возложенную на нихъ задачу, они должны быть обработаны возможно полнѣе, и эволюціонная книга должна быть въ состояніи давать быстрые,

точные ясные и простые наставленія командиру какъ дѣйствовать для исполненія каждаго сигнала адмирала. Надо чтобы эти наставленія позволяли командиру дѣйствовать почти механически, не ломая надъ ними головы, такъ какъ надо помнить, что эволюціи производятся передъ боемъ, когда нервы возбуждены и всякому командиру есть много о чемъ подумать и распорядиться и помимо эволюцій.

Можно даже сказать, что флотъ не можетъ расчитывать на побѣду, готовясь къ бою съ организованнымъ противникомъ, если у него нѣтъ хорошо обработанной эволюціонной книги и искусства ловко и легко исполнить ея наставленія. Если она недостаточно обработана, то легко можетъ случиться, что адмиралъ не найдетъ подъ руками возможности къ выполненію самой вдохновенной идеи и съ горестью увидитъ, какъ изъ его рукъ ускользаетъ побѣда. Точно также и при оборонѣ: слабо составленные и отдѣланные эволюціи не дадутъ въ тяжелую минуту отпора и, вмѣсто того, чтобы сплотить эскадру

въ соединенную твердую массу, приведутъ ее къ хаосу, а следовательно и къ поражению.

Морские эволюции составляютъ такой важный элементъ боевой силы флота, что надо кромѣ разработки ихъ для себя, изучить состояние ихъ въ иностранныхъ государствахъ, точно также, какъ мы изучаемъ силу и устройство иностранныхъ судовъ, ихъ артиллерии, минъ и т. п.

<u>Исторический очеркъ развития эволюций современнаго флота.</u>

Легко можно себѣ представить какой переворотъ въ эволюцияхъ парусного флота, страшно стѣсненныхъ направлениемъ и силой вѣтра, должно было произвести появление паровыхъ судовъ. Первыми принялись разрабатывать новые эволюции французы и уже въ 1857 году у нихъ появилась эволюционная книга, составленная главнымъ образомъ адмираломъ Графомъ Буэ-Вилльомецъ, однимъ изъ самыхъ талантливыхъ морскихъ офицеровъ того времени.

<u>Эволюции у французовъ.</u>

Книга эта считалась французами совершенствомъ въ своемъ родѣ и очень долгое время служила для французскихъ эскадръ единственнымъ руководствомъ. Однако на самомъ дѣлѣ она обладала чрезвычайно важными недостатками, изъ которыхъ самымъ главнымъ являлся то

обстоятельство, что, хотя тактическіе принципы, на которыхъ она построена, совершенно справедливы и блестяще и ясно изложены, осуществленіе этихъ принциповъ помощью эволюцій чрезвычайно неудачно и несовершенно. Французы считали, что при той легкости, съ которою паровые суда могутъ исполнять всевозможныя передвиженія, выстраиваніе какого-либо строя не требуетъ никакихъ наставленій и объясненій, и достаточно только приложить чертежъ такого строя. Точно также и при перестроеніяхъ изъ одного строя въ другой и при перемѣнѣ курса всею эскадрою, находящеюся въ какомъ-либо строю, французы не считаютъ нужнымъ указывать въ какой моментъ и что нужно дѣлать каждому кораблю, а ограничиваются приложеніемъ чертежа и нѣкоторыми туманными указаніями, оставляющими широкое поле для самостоятельныхъ соображеній адмирала и каждаго командира. Между тѣмъ ясно, что чѣмъ больше собирается вмѣстѣ отдѣльныхъ соображеній при исполненіи какого-нибудь общаго дѣйствія, тѣмъ скорѣе возникаетъ безпорядокъ и не-

стройность въ эволюціяхъ, которыя, по своему назначенію, особенно нуждаются въ порядкѣ и стройности т. е. качествахъ прямо противныхъ. Кромѣ того, неопредѣленность наставленія дѣлаетъ то, что эскадра исполняетъ ихъ недостаточно твердо и съ потерею времени — обстоятельство, могущее очень невыгодно отозваться на ней въ виду приближающагося непріятеля. Наконецъ понятно сразу, что эволюціонныя наставленія могутъ читаться въ минуты тяжелыя, передъ вступленіемъ въ бой, во время быстрыхъ и рѣшительнаго движеній, и какъ тяжело и вредно для дѣла въ это время адмиралу и командирамъ быть поглощенными всевозможными мелочными подробностями перестроеній, которыя эволюціонная книга не находитъ нужнымъ имъ выяснять.

Въ заключеніе всего, такая система привела къ тому, что нѣкоторые строи и перестроенія, считавшіеся и французами чрезвычайно полезными, были совершенно исключены изъ эволюціонной книги, такъ какъ считались слишкомъ сложными, невыполнимыми и опасными;

въ смыслѣ столкновеній для соб-
ственныхъ судовъ, тогда какъ, на
самомъ дѣлѣ, это просто проис-
ходило отъ недостатка въ раз-
работкѣ самой системы пере-
строеній.

Французы также гнались за
возможною сжатостію и неболь-
шимъ объемомъ эволюціонной кни-
ги, тоже идеей совершенно ложной.
Толстая, богатая содержаніемъ
книга тяготитъ лишь нѣсколько
руки и отчасти обременяетъ кар-
манъ, но за то она удобна эс-
кадрѣ, которая находитъ въ
ней то, что ей нужно, и съ
ея помощью въ минуты надоб-
ности легко побѣждаются за-
трудненія. Между тѣмъ то-
ненькая, укладывающаяся во
всякій карманъ, но скудно снаб-
женная внутри, книжечка, хо-
тя и вызываетъ возгласы удо-
вольствія у людей, мало зна-
комыхъ съ дѣломъ, но за то полу-
чаетъ нерѣдко на свою голову
недобрыя пожеланія отъ флота,
неполучающаго отъ нея отвѣта
на самыя справедливыя требо-
ванія. Важно, чтобы какъ
можно проще понятнѣе ко-
роче были основы, на которыхъ
построена книга, а затѣмъ пол-
нота эволюцій будетъ служить

Литографія К. Биркенфельда (В.О. 8-я л. № 1.).

только ее достоинствомъ. Точно также и сигнальныя книги тѣмъ лучше, чѣмъ меньше флаговъ и чѣмъ меньше ихъ входитъ въ каждое сочетаніе; но чѣмъ больше будетъ помѣщено въ ней сигналовъ, возможныхъ при выбранномъ числѣ флаговъ и числѣ послѣднихъ въ сочетаніи, тѣмъ очевидно сигнальная книга будетъ лучше и удобнѣе.

<u>Примѣры французскихъ эволюцій.</u>

Нѣсколько примѣровъ французскихъ эволюцій достаточно разъяснятъ принятую ими систему.

1.) <u>Флоту, находящемуся въ строѣ двухъ шахматныхъ колоннъ, перемѣнить курсъ на 4 R вправо</u> (Фиг. 117.).

<u>Наставленіе.</u> „Головные корабли послѣдовательно перемѣняютъ курсъ на назначенный румбъ. Движеніе начинаетъ головной той колонны, въ сторону которой наклоняется новый курсъ. Головной корабль, начинающій движеніе, уменьшаетъ ходъ сообразно тому, какъ великъ уголъ, составляемый новымъ курсомъ со старымъ, и на сколько его линіи придется идти меньше, чѣмъ другой колоннѣ. Остальныя суда обѣихъ колоннъ вступаютъ послѣдовательно въ кильватеръ головныхъ, уравнивая свою ско-

Лейтенантъ Князь

рость съ ихъ ходомъ. Корабли той линіи, которой идти меньше, держатся по возможности противъ соотвѣтствующихъ имъ промежутковъ другой колонны. Когда строй надлежащимъ образомъ выровняется, флагъ даетъ прежній ходъ".

2.) Флоту, находящемуся въ строю шахматного фронта, перемѣнить курсъ на 4 R вправо. (Фиг. 118.)

Наставленіе. Лѣво-фланговые корабли обѣихъ линій поворачиваютъ послѣдовательно на курсъ, перпендикулярный къ новоназначенному, давая движеніе впередъ фронта. Лѣво-фланговый передней линіи начинаетъ движеніе и уменьшаетъ болѣе или менѣе ходъ, сообразно тому, какъ великъ уголъ, составляемый новымъ курсомъ со старымъ и на сколько первой линіи придется идти болѣе, чѣмъ второй. Остальные корабли обѣихъ линій поворачиваютъ одновременно на 8 R влѣво и вступаютъ послѣдовательно въ кильватеръ лѣво-фланговыхъ, сдѣлавшихся головными, уравнивая свой ходъ съ ихъ ходомъ и держась по возможности противъ соотвѣтствующихъ имъ промежутковъ

во второй линіи. Когда адмиралъ признаетъ, что ордеръ выстроился надлежащимъ образомъ на перпендикуляръ къ новому курсу, подѣлаетъ сигналъ – флоту повороить на 8 R вправо".

3.) <u>Изъ линіи кильватера построиться въ двѣ колонны.</u> (фиг. 119.).

<u>Наставленіе.</u> „Четные корабли, если флагманское судно имѣетъ четный нумеръ, или нечетные, если оно имѣетъ нечетный нумеръ, продолжаютъ идти тѣмъ-же курсомъ, уменьшивъ одновременно ходъ, чтобы сохранить между собою тѣ-же разстояніе. Остальные корабли маневрируютъ такимъ образомъ, чтобы выстроить другую линію кильватера вправо отъ первой, каждый противъ соотвѣтствующаго ему промежутка, въ назначенномъ разстояніи отъ лѣвой колонны. Когда строй надлежащимъ образомъ выравняется, флотъ даетъ прежн[illegible] ходъ".

Очевидно изъ этихъ примѣровъ, какъ много возлагается здѣсь надежды на глазомѣръ французскихъ командировъ, и понятно, что послѣ перестроенія корабли, хотя и окажутся

въ строй подобномъ прежнему, но разстояніе между кораблеми и колоннами необходимо должны измѣниться и не будутъ соотвѣтствовать заданнымъ. Затѣмъ въ послѣднемъ примѣрѣ, пути по которымъ должны идти корабли, составляющіе правую колонну, совершенно произвольны, что легко можетъ повести къ различнымъ недоразумѣніямъ.

<u>Эволюціи у англичанъ.</u>

Въ дѣлѣ разработки эволюцій, англичане дали себя сильно обогнать своимъ стариннымъ соперникамъ на морѣ — французамъ. Упоенные славою своихъ многочисленныхъ побѣдъ, англійскіе офицеры съ гордостью заявляли, что вся тактика Нельсона состояла въ томъ, чтобы сблизиться съ непріятелемъ на пистолетный выстрѣлъ, а до этого можно достигнуть и теперь безъ всякихъ эволюцій. Они даже, за весьма небольшими исключеніями, держались долгое время въ полномъ невѣдѣніи о томъ, что такое морскія эволюціи и совершенно отрицали ихъ боевое значеніе. Только нѣсколько выдающихся личностей, изъ молодыхъ, усиленно занимались

тактикой и старались вразумить своихъ товарищей по оружію, высказывая опасеніе, чтобы подобный важный пробѣлъ въ боевой организаціи не окончился — бы для Англіи событіемъ, могущимъ омрачить славу ея флота.

Такимъ образомъ, въ то время какъ французы выработали себѣ эволюціи, хотя и очень далекія до совершенства, англичане въ этомъ отношеніи не сдѣлали ровно ничего.

Эволюціи у русскихъ.

Нѣсколько подробное изложеніе боевого значенія эволюцій и состояніе ихъ у двухъ передовыхъ націй — англичанъ и французовъ, сдѣлано въ тѣхъ видахъ, чтобы насколько можно ярче высвѣтить заслуги передъ отечествомъ Адмирала Григорія Ивановича Бутакова, создавшаго для нашего флота эволюціи, которыя смѣло могутъ называться совершенными.

Адмиралъ Бутаковъ.

Еще въ 1854 году, по порученію Адмирала Корнилова, Капитанъ 2го ранга Бутаковъ составилъ краткія эволюціи для отряда пароходовъ, не разъ помогавшаго нашимъ войскамъ во время защиты Севастополя. Чудно на дѣлѣ [illegible] удались въ нихъ

несовершенствъ, а потому началъ искать тѣ основанія на которыхъ-бы могли-быть выработаны эволюціи, удовлетворяющія тому важному значенію, которые они должны были занимать, по его мнѣнію, въ боевой силѣ флота. Въ 1860 году, будучи назначенъ командовать практической эскадрой Балтійскаго моря, Бутаковъ испыталъ на дѣлѣ вновь выработанныя имъ эволюціи, и результаты оказались блестящими. Продолжая развивать и дополнять свой трудъ, онъ въ 1863 году издалъ свою знаменитую книгу „Новыя основанія пароходной тактики", которая и послужила руководствомъ для составленія эволюціонной книги для русскаго флота.

Основы эволюцій, предложенныя Адмираломъ Бутаковымъ.

Прежде всего Адмиралъ Бутаковъ пришелъ къ заключенію, что эволюціи только тогда могутъ достигнуть совершенства, если всѣ суда будутъ имѣть возможность одновременно описывать равные и параллельные пути. При изслѣдованіи-же пути корабля, онъ напалъ на совер-

Движеніе корабля по кругу и по касательной прямой къ этому кругу.

менно вѣрную мысль, что корабль съ рулемъ положеннымъ на бортъ, описываетъ болѣе или менѣе правильный кругъ; при рулѣ, поставленномъ прямо, онъ идетъ по касательной къ этому кругу. Затѣмъ было найдено, что суда самыхъ разнообразныхъ типовъ легко могутъ имѣть одинаковый радіусъ циркуляціи, измѣняя для этого число градусовъ, на сколько кладется руль при поворотахъ въ эскадрѣ.

Эскадренный радіусъ циркуляціи.

Такимъ образомъ общій эскадренный радіусъ циркуляціи и общій ходъ, опредѣляемые конечно по наименѣе поворотливому и ходкому кораблю, даютъ стройность производимымъ эволюціямъ.

Измѣреніе всѣхъ разстояній эскадреннымъ радіусомъ циркуляціи.

За разстояніе между судами и колоннами, Бутаковъ рѣшилъ принять величину эскадреннаго радіуса циркуляціи. Это дѣлаетъ строй достаточно сомкнутымъ, обезпечивая суда отъ столкновеній, а выраженіе всѣхъ разстояній во время эволюцій въ величинѣ этого радіуса, очень упрощаетъ производство различныхъ перестроеній.

Координаты.

Затѣмъ Адмиралъ Бутаковъ предложилъ прекрасный и про-

стой способъ, по которому всякій корабль легко можетъ податься по направленію, перпендикулярному къ своему курсу, въ обѣ стороны, на заданное разстояніе, выраженное въ радіусѣ циркуляціи, причемъ по окончаніи маневра корабль приходитъ на прежній курсъ.

Положимъ (фиг. 120) что корабль A идетъ курсомъ AB, и полукругъ ACD представляетъ изъ себя тотъ путь, по которому онъ пойдетъ, если положимъ руль на бортъ. OA — эскадренный радіусъ циркуляціи, раздѣлимъ на четыре равныя части, и изъ точекъ дѣленія возставимъ къ нему перпендикуляры, которые продолжимъ до пересѣченія съ дугою ACD въ точкахъ e, f и h. Тогда дуги Ae, Af, Ah будутъ приблизительно равны 3¾, 5¼ и 6¾ румбамъ.

Положимъ теперь, что корабль, положивъ лѣво руля, и дойдя до точки C, т. е. покатившись на 8 R вправо, переложимъ руль столько-же на другой бортъ. Очевидно онъ пойдетъ тогда по дугѣ Cby касательной къ AC, того-же радіуса, если по ней онъ пока-

тится на 8 R влѣво, то изъ чертежа совершенно ясно, что онъ прійдетъ на прежній курсъ и въ то-же время подастся вправо, по направленію перпендикулярному къ своему курсу, на два радіуса циркуляціи. Такія двѣ касательныя дуги, того-же числа румбовъ, Адмиралъ Бутаковъ назвалъ координатами, причемъ кривая ACD_4 представляетъ изъ себя координату въ 8 R.

Затѣмъ уже изъ чертежа очевидно, что, для того чтобы податься по траверзу на половину, цѣлый и полтора радіуса, корабль долженъ описать координаты въ 3¾, 5½ и 6¾ румбовъ.

Такимъ образомъ, вмѣсто увеличенія и уменьшенія разстояній на глазомѣръ каждаго изъ командировъ, система координатовъ даетъ возможность сдѣлать это довольно точно совершенно механически, причемъ достигается однообразіе маневра и равное увеличеніе или уменьшеніе разстояній всѣми маневрирующими судами эскадры.

Перемѣна курса двумя судами, находящимися на траверзъ другъ у друга, сохраняя между ними то-же разстояніе.

Фиг. 121 ясно показываетъ, что, если два судна A и B, находящіеся на траверзъ другъ у друга, для измѣненія курса на W, повернутъ одновременно, разстояніе между ними сильно уменьшится. Въ зависимости отъ величины W они могутъ прійдти другъ другу въ кильватеръ и

наконецъ перемѣнятся мѣстами, т.е. то, которое было правымъ, окажется лѣвымъ и наоборотъ.

Чтобы этого не случилось, командирамъ придется маневрировать на глазомѣръ, что конечно тоже мало поправитъ дѣло.

Во избѣжаніе этого недостатка, особенно ощутительнаго, если кораблей будетъ не два, а нѣсколько, или даже нѣсколько колоннъ, Адмиралъ Бутаковъ предложилъ очень простой способъ, дающій отчасти возможность дѣлать этотъ маневръ механически.

Положимъ кораблямъ А и В (фиг. 122), требуется измѣнить курсъ вправо на n°. Корабль А кладетъ тогда лѣво руля, описываетъ дугу AA_1 въ n° и такимъ образомъ приходитъ на новый курсъ A_1E. Чтобы найти тотъ путь, который долженъ въ это время пройти корабль В, чтобы оказаться на новомъ курсѣ, въ томъ-же разстояніи отъ А, дѣлаемъ слѣдующее построеніе.

Точку О, центръ вращенія корабля А, соединимъ съ A_1 прямой, по которой отложимъ $A_1B_3 = AB$; тогда B_3 будетъ мѣсто корабля В по окончаніи маневра. Черезъ точки В и B_3, проведемъ прямыя ВД и B_3F параллельныя прямымъ АС и A_1E т.е. старый и новый курсы корабля В.

Если теперь, изъ точекъ А и $А_1$, проведемъ прямыя параллельныя прямой ОСД, то очевидно, черезъ получившiеся точки $В_1$ и $В_2$ можно провести дугу $В_1В_2$, одного радiуса съ дугой $АА_1$, равную ей по числу градусовъ и ей параллельную. Слѣдовательно вопросъ рѣшится очень просто, если корабль А подождетъ, пока корабль В придетъ въ точку $В_1$, послѣ чего они одновременно описываютъ общимъ условленнымъ радiусомъ вправо дугу въ n°, и такимъ образомъ оба попадаютъ вмѣстѣ на новые курсы, и кораблю А слѣдуетъ только опять подождать немного своего товарища, пока онъ не подойдетъ къ нему на траверзъ.

Курсовой уголъ.

Чтобы корабль А могъ узнать, когда В окажется въ точкѣ $В_1$, разсмотримъ, великъ-ли будетъ тотъ уголъ, который составитъ пеленгъ корабля В, взятый съ А, съ направленiемъ его пути въ этотъ моментъ. Уголъ этотъ $САВ_1$, носящiй названiе курсоваго угла, $= 90° - В_1АВ = 90° - СОА = 90° - \frac{n°}{2}$. Курсовой уголъ для корабля В, при его положенiи въ $В_1$ очевидно $= 90° + \frac{n°}{2}$.

Такимъ образомъ корабли А и В, пеленгуя другъ друга, могутъ точно узнать, когда имъ слѣдуетъ начать описывать циркуляцiю.

Точные чертежи и наставленiе для производства эволюцiй.

Наконецъ послѣднее усовершенствованiе введенное Адмираломъ

Бутаковымъ заключается въ томъ, что онъ предложилъ чертежи, прилагаемые къ наставленіямъ, составлять совершенно согласно съ дѣйствіями каждаго корабля въ натурѣ. Такимъ образомъ чертежи представляютъ, такъ сказать, уменьшенное графическое изображеніе всего пути, дѣлаемаго каждымъ судномъ, по которому каждый командиръ можетъ видѣть свое положеніе во всякій моментъ маневра, и прослѣдить исполняемую имъ роль отъ начала до конца построенія. Самыя же наставленія должны указывать подробно каждому командиру, что ему слѣдуетъ дѣлать, какъ при самыхъ простыхъ, такъ и при самыхъ сложныхъ передвиженіяхъ, т.е. на сколько румбовъ (класть руль настолько, чтобы имѣть эскадренный радіусъ циркуляціи) онъ долженъ поворотить вправо или влѣво; когда поставить руль прямо; когда застопорить, или пустить въ ходъ машину и т.д.

Этимъ достигается въ широкой степени, механическое производство эволюцій, и такимъ образомъ адмиралъ и командиры не должны передъ боемъ ломать себѣ голову надъ различными подробностями и случайностями производимыхъ построеній (стр. 391).

Громадность труда Адмирала Бутакова.

Кроме выработки вышеприведенных основ эволюций, показывающих высокую талантливость Адмирала Бутакова, он не остановился на этом, хотя одни эти основы уже вполне упрочили за ним славу создателя самых совершенных эволюций. Почтенный Адмирал, среди своих многочисленных служебных занятий, нашел время для полной разработки своих основ во мельчайших их приложениях, предпринявъ громадный, сухой и скучный трудъ составления эволюціонных чертежей на всевозможные случаи. Для показанія громадности этого труда, достаточно сказать, что ему пришлось обдумать и составить до 10,000 отдѣльных чертежей.

Но за то, въ отвѣтъ на эту массу труда, явилось то, что русскій флотъ оказался далеко впереди всѣхъ другихъ на одной изъ самыхъ важныхъ стезей боевой своей организаціи.

Всѣ эволюціи оказались благодаря системѣ Бутакова, болѣе или менѣе сложными, но совершенно одинаково легкими, понятными и удобными для исполненія, тогда какъ мы видѣли, что французы, изъ-за несовершенства своихъ пріемовъ маневрированія, должны были

отказаться отъ нѣкоторыхъ строевъ и перестроеній, которые они однако считали существенно важными въ боевомъ отношеніи (стр. 391).
Книга Бутакова была переведена на всѣ европейскіе языки и оказала громадное вліяніе на характеръ эволюцій всѣхъ флотовъ.

Эволюціонная книга русскаго флота.

Нечего конечно и говорить, что эволюціонная книга, употребляющаяся теперь въ нашемъ флотѣ, вся составлена, руководствуясь трудами Адмирала Бутакова.

Приведу нѣсколько извлеченій изъ введенія къ этой книгѣ, гдѣ указаны различные, принятые у насъ, эволюціонные термины и опредѣленія.

1.

Дѣленіе флота.

Соединеніе значительнаго числа кораблей, назначенныхъ для совмѣстныхъ плаваній и дѣйствій, называется флотомъ.

Флотъ раздѣляется, смотря по числу кораблей его составляющихъ, на нѣсколько эскадръ, которые въ свою очередь, дѣлятся на отряды.

Кромѣ того, флотъ дѣлится еще на отдѣленія, по три корабля въ каждомъ. Если эскадра не можетъ быть раздѣлена на три, то оставшійся корабль присоединяется къ одному изъ отдѣленій, которое тогда состоитъ изъ 4 кораблей; когда-же

въ остаткѣ будетъ два корабля, то они составляютъ особое отдѣленіе эскадры. Число отдѣленій зависитъ отъ общаго числа кораблей во флотѣ. Всѣ отдѣленіе его составляющія, нумеруются въ общемъ порядкѣ.

2.

<u>Строй.</u>

Порядокъ въ которомъ держатся, при совмѣстномъ плаваніи корабли, составляющіе флотъ или эскадру, называется **строемъ**.

Строи, въ которыхъ плаваетъ флотъ, раздѣляются на **простые** и **составные**.

3.

<u>Простые строи.</u>

Простыми строями называются тѣ, въ которыхъ флотъ идетъ, построившись въ одну линію; такихъ строевъ считается три, а именно:

Строй кильватера (фиг. 123), когда корабли находятся на той-же линіи курса.

Строй фронта (фиг. 124), когда они находятся на той-же линіи перпендикулярной къ курсу.

Строй пеленга, когда они находятся на линіи составляющей съ курсомъ какой-либо уголъ. Если пеленгъ этотъ не обозначенъ сигналомъ, то подразумѣвается, что уголъ между курсомъ и линіею равненія долженъ быть 4 R **вправо** отъ курса, ежели строй пеленга выстроенъ

правымъ флангомъ впередъ, и влѣво, если выстроенъ лѣвымъ флангомъ впередъ. Этотъ строй подраздѣляется на два: 1.) Строй пеленга правымъ флангомъ впередъ (фиг. 125) и 2.) Строй пеленга лѣвымъ флангомъ впередъ (фиг. 126).

4.

Составные строи.

Составными строями называются тѣ, въ которыхъ эскадры идутъ, построившись въ двѣ линіи.

Къ такимъ строямъ относятся слѣдующіе:

Строй двухъ колоннъ (фиг. 127), состоящій изъ двухъ строевъ кильватера, когда соотвѣтствующіе корабли равняются между собою на перпендикуляръ курса.

Строй двухъ колоннъ въ шахматномъ порядкѣ (фиг. 127), также состоящій изъ двухъ строевъ кильватера, когда корабли лѣвой колонны равняются противъ середины промежутковъ между кораблями правой колонны.

Строй двойного фронта (фиг. 128.), который состоитъ изъ двухъ строевъ фронта, причемъ соотвѣтствующіе корабли идутъ въ кильватерѣ одинъ другого.

Строй двойного фронта въ шахматномъ порядкѣ (фиг. 129), тоже состоящій изъ двухъ строевъ

Литографія К. Биркенфельда (В.О. 8 л., № 1.).
[illegible]

фронта, причемъ корабли задняго фронта равняются противъ середины промежутковъ между кораблями передняго, начиная съ перваго промежутка отъ правой руки.

Строй клина (фиг. 130), который состоитъ изъ двухъ строевъ пеленга, примкнувшихся одинъ къ другому смежными флангами подъ прямымъ угломъ.

Строй кучекъ (фиг. 131), при которомъ эскадры или отряды раздѣлены на отдѣленія, причемъ головные корабли отдѣленій равняются между собой, какъ въ строю кильватера, фронта или пеленга, а прочіе корабли держатся нѣсколько позади и по обѣ стороны отъ головныхъ, симметрично или по указанію флагмана.

5.

Повороты и захожденія.

Измѣненіе курса кильватерныхъ строевъ называются поворотомъ или поворачиваніемъ ихъ.

Перемѣна въ направленіи строевъ кильватера и клина, произведенная около одной изъ ихъ оконечностей, которая, сравнительно, остается на томъ-же мѣстѣ, называется заворотомъ или заворачиваніемъ строя кильватера или

клина. Подобное-же измѣненіе въ направленіи строевъ фронта называется захожденіемъ правымъ или лѣвымъ флангомъ впередъ.

Координата. Дѣйствіе корабля, которымъ онъ подается въ море, отъ линіи своего курса, посредствомъ двухъ дугъ извѣстнаго числа румбовъ, называется описываніе координата, т. е. корабль описываетъ дугу вправо или влѣво на требуемое число румбовъ и затѣмъ тотчасъ обратной дугою той-же величины приходитъ на прежній курсъ.

6.

Эскадренный радіусъ. Для правильности построеній, эскадры и отряды имѣютъ общій радіусъ для поворотовъ, выведенный на основаніи опыта и называемый эскадреннымъ или отряднымъ радіусомъ.

7.

Курсовой уголъ. Уголъ, составляемый линіею курса съ даннымъ пеленгомъ равненія, называется курсовымъ угломъ.

8.

Названіе отдѣльныхъ кораблей въ различныхъ случаяхъ. Правая и лѣвая половины фронта и пеленга называются правымъ и лѣвымъ флангами, въ строѣ-же клина правымъ и лѣвымъ крыльями.

Корабли, идущіе первыми въ кильватерныхъ строяхъ, называются головными; идущіе же послѣдними — концевыми.

Корабль, находящійся въ вершинѣ угла строя клина, называется угловымъ кораблемъ. Онъ принадлежитъ обыкновенно къ составу праваго крыла строя клина. Корабли идущіе крайними на правыхъ флангахъ въ строяхъ фронта или пеленга, называются право-фланговыми; идущіе-же на лѣвыхъ флангахъ — лѣво-фланговыми.

Каждые два смежные корабля, смотря по своему относительному положенію одинъ отъ другого въ строю, называются переднимъ или заднимъ, правымъ или лѣвымъ мателотами.

Расположеніе эволюцій.

Каждый эволюціонный чертежъ и наставленіе къ нему расположены вездѣ за соотвѣтствующими буквенными и численными сочетаніями, представляющими изъ себя дневной или ночной сигналы, для производства этой эволюціи.

Примѣры эволюцій.

Въ заключеніе приведу нѣсколько эволюцій, такъ какъ они указаны въ нашей книгѣ, причемъ выберу для сравненія тѣ-же самые, которые я при-

вей для французскаго флота (стр. 393).

1.) <u>Флоту находящемуся въ строю двухъ кильватерныхъ колоннъ, перемѣнить курсъ на 4 R вправо.</u> (Фиг. 132).

Наставленіе. „Головные корабли поднимаютъ, вмѣсто отвѣта, исполнительные флаги. Со спускомъ сигнала, правая колонна уменьшаетъ ходъ до малаго, а лѣвая продолжаетъ идти съ того-же скоростью. Когда головной лѣвой колонны увидитъ головнаго правой, вправо отъ своего курса на 10 R, то спускаетъ свой исполнительный флагъ, вмѣстѣ съ чѣмъ оба головные одновременно поворачиваютъ вправо на 4 R. За ними послѣдовательно вступаютъ на новый курсъ и остальные корабли ихъ линій. Когда головной правой колонны увидитъ, что головной лѣвой колонны подходитъ къ его траверзу, то спускаетъ свой исполнительный флагъ, послѣ чего правая колонна даетъ прежній ходъ и выравнивается по лѣвой“.

2.) <u>Флоту находящемуся въ строю двойнаго фронта, зайти лѣвымъ флангомъ впе-</u>

редъ, съ перемѣннаго курса на 4 R вправо. (фиг. 133.)

Исполненіе. „Право-фланговые корабли обѣихъ линій фронта поднимаютъ, вмѣсто отвѣтнаго, исполнительные флаги. Со спускомъ сигнала, они уменьшаютъ ходъ до самаго малаго. Остальные корабли ихъ линій продолжаютъ идти впередъ до тѣхъ поръ, пока не увидятъ своихъ право-фланговыхъ на 10 R вправо отъ курса. Тогда они также послѣдовательно уменьшаютъ ходъ до самаго малаго. Когда право-фланговый передняго фронта увидитъ, что его линія построилась по подлежащему пеленгу, онъ спускаетъ исполнительный флагъ, вмѣстѣ съ чѣмъ всѣ корабли ея даютъ прежній ходъ, поворачиваютъ вправо на 4 R и выравниваются по право-фланговому. Въ то-же время даетъ прежній ходъ и задняя линія и идетъ прямо. Когда право-фланговый ея увидитъ себя на мѣстѣ поворота право-фланговаго передняго фронта, онъ спускаетъ исполнительный флагъ, вмѣстѣ съ чѣмъ корабли задней линіи поворачиваютъ

одновременно на 4 R вправо и выравниваются по право-фланговому".

3.) <u>Изъ линіи кильватера перейти въ строй двухъ кильватерныхъ колоннъ.</u> (фиг. 134).

<u>Наставленіе.</u> „Головной корабль поднимаетъ, вмѣсто отвѣта исполнительный флагъ со спускомъ сигнала, все переднее половина линіи отклоняетъ одновременно вправо координатъ въ 5¼ R и затѣмъ стопоритъ машины. Задняя половина продолжаетъ идти съ прежней скоростью. Когда головной правой колонны увидитъ, что головной лѣвой подходитъ къ его траверзу, онъ спускаетъ исполнительный флагъ, вмѣстѣ съ чѣмъ правая колонна даетъ прежній ходъ и выравнивается по лѣвой".

Ясность всѣхъ этихъ наставленій и точность построеній не требуютъ никакихъ поясненій.

<u>3.) Нѣкоторыя тактическія указанія, выработанныя изъ опыта.</u> Установивши основные принципы морской тактики (стр. 375), и сдѣлавъ краткій разборъ боевыхъ свойствъ различныхъ средствъ обороны и наступленія современнаго

флота (стр. 378), перейдемъ теперь къ нѣкоторымъ выводамъ для различныхъ видовъ морской войны, которые явились результатомъ опыта, какъ въ мирное, такъ и въ военное время.

Выгоды навѣтреннаго положенія.

Массы дыма изъ трубъ и отъ стрѣльбы даютъ навѣтренному кораблю преимущество передъ противникомъ, который находится подъ вѣтромъ. Навѣтренные корабли легче могутъ контролировать дѣйствительность своего огня, пальба ихъ не чадитъ дымомъ и, если бой происходитъ между эскадрами, суда лучше видятъ другъ друга и сигналы своего адмирала. Точно также судамъ, окутаннымъ дымомъ, труднѣе увернуться отъ тараннаго удара и отбиться отъ нападеній миноносцевъ, такъ какъ они могутъ замѣтить нападающіе на нихъ суда только на самомъ близкомъ разстояніи; между тѣмъ верхушки ихъ мачтъ, возвышаясь обыкновенно надъ дымовой пеленой, позволяютъ легко навѣтренному противнику судить обо всѣхъ ихъ

движеніяхъ. Употребленіе бездымныхъ углей и пороха сравниваетъ положеніе навѣтренныхъ и подвѣтренныхъ противниковъ.

Продольный и поперечный огонь.

Мы уже видѣли, что для деревянныхъ судовъ самымъ губительнымъ огнемъ являлся продольный, такъ какъ въ этомъ случаѣ ядро, пролетая черезъ всю длину судна, способно было нанести наибольшій вредъ. Кромѣ того поворачиваться кормой или носомъ къ непріятелю являлось еще невыгоднымъ вслѣдствіе того, что артиллерія стрѣляющая по направленію діаметральной плоскости была очень слаба у деревянныхъ судовъ.

Введеніе брони и расположеніе артиллеріи на современныхъ судахъ совершенно измѣнили теперь этотъ вопросъ.

Теперь судно, повернувшись къ непріятелю носомъ, гораздо лучше выдерживаетъ его огонь, такъ какъ представляетъ меньшую цѣль, непріятельскіе снаряды труднѣе пробиваютъ броню, попадая въ нее подъ болѣе острыми углами, а котлы, машины и винтъ являются наиболѣе

защищенными. Для поперечнаго-же огня являются открытыми всѣ орудійные порты т. е. самые слабые части бронированнаго борта. Вмѣстѣ съ тѣмъ судно, направляя на непріятеля свой носъ, находится въ готовности дѣйствовать, какъ значительной частью своей артиллеріи и минъ, такъ и тараномъ.

Опасность отъ пожара.

Разрывные снаряды, стрѣльба которыми получила теперь такое широкое примѣненіе, легко производятъ пожаръ, про опасность котораго на кораблѣ, да еще во время боя распространяться нечего. Поэтому при постройкѣ судна надо тщательно избѣгать всѣхъ лишнихъ деревянныхъ подѣлокъ. Но все таки, въ жилыхъ палубахъ, каютъ-компаніи, офицерскихъ и адмиральскихъ каютахъ, мѣстахъ при этомъ всего меньше защищенныхъ броней, всегда окажется достаточно легко воспламеняющихся матеріаловъ. Вслѣдствіе этого, во время боя, во всѣхъ мѣстахъ, опасныхъ въ смыслѣ пожара, должны быть сосредоточены въ готовности всѣ средства для его тушенія. На случай распространенія пожара, особое вниманіе должно быть обращено на средства затопленія крюйтъ-камеръ. Надо чтобы они могли затопляться изъ ра-

личныхъ частей судна; иначе пожаръ, случившийся въ мѣстѣ ихъ расположения, лишитъ возможности ими воспользоваться и судно взлетитъ на воздухъ.

Различные виды морской войны.

Всѣ боевыя операцiи, которыя могутъ быть возложены на флотъ, распадаются на два главныхъ отдѣла:

I. Дѣйствiе противъ флота.

II. Дѣйствiе противъ береговыхъ укрѣпленiй.

Въ свою очередь, борьба флотовъ между собою можетъ быть раздѣлена на:

1.) Одиночный бой.

2.) Бой одного судна съ отрядомъ.

3.) Эскадренный бой.

Дѣйствiе-же противъ береговыхъ укрѣпленiй можно раздѣлить на:

1.) Прорывъ.

2.) Бомбардированiе.

3.) Осаду.

Кромѣ чисто боевыхъ операцiй, на флотъ еще можетъ быть возложена блокада непрiятельскихъ береговъ, во время которой могутъ происходить, сраженiе, какъ съ береговыми укрѣпленiями, такъ и съ непрiятельскимъ флотомъ.

Дѣйствiе противъ флота.

Главнымъ отличiемъ дѣйствiй противъ флота, отъ борьбы съ бе-

реговыми укрепленiями, является возможность пустить въ этомъ случаѣ въ ходъ, какъ артиллерiю, такъ и тараны и мины, тогда какъ во второмъ случаѣ можно пользоваться одной лишь артиллерiей.

<u>Главная цѣль морского боя.</u>

Главною цѣлью морского боя должно быть, не взятiе въ плѣнъ непрiятельскихъ судовъ, а скорѣйшее и полное ихъ уничтоженiе. Поэтому не надо медлить пускать въ ходъ сразу всѣ свои средства для атаки, пользуясь всякимъ случаемъ, чтобы протаранить непрiятеля или пустить въ него мину. При другомъ образѣ дѣйствiй, самый слабый по виду непрiятель, можетъ, вслѣдствiе различныхъ случайностей, получить перевѣсъ и одержать побѣду.

<u>Одиночный бой.</u>

Бой между двумя судами рѣшается главнымъ образомъ артиллерiей. На близкихъ разстоянiяхъ могутъ быть употреблены мины, таранный-же ударъ является возможнымъ только тогда, когда одинъ изъ противниковъ, по какимъ либо обстоятельствамъ лишается возможности управленiя. Особенно важенъ, въ одиночномъ бою, перевѣсъ въ скорости, дающiй возможность обладающему

этимъ перевѣсомъ, приметь, или не приметь бой, а также держаться во время сраженія на самомъ выгодномъ для себя разстояніи отъ противника.

Бой броненоснаго судна съ неброненоснымъ.

Если броненосное судно встрѣчается съ неброненоснымъ, то всѣ выгоды находятся на сторонѣ перваго. Обыкновенно броненосецъ обладаетъ болѣе сильной артиллеріей, часть которой помѣщена въ башняхъ, а потому она имѣетъ большіе углы обстрѣла; притомъ артиллерія его несравненно лучше защищена, и стрѣльба является болѣе мѣткой, вслѣдствіе меньшей качки. Если къ тому-же броненосецъ имѣетъ еще преимущество въ ходѣ, то онъ легко можетъ держать противника въ такомъ разстояніи, что выстрѣлы послѣдняго будутъ для него совершенно безвредны, и тогда уничтоженіе неброненоснаго судна есть только вопросъ времени. Чаще-же, на дѣлѣ, большимъ ходомъ будетъ обладать неброненосное судно, и тогда лучшее употребленіе, которое оно можетъ сдѣлать изъ этого своего преимущества, это — уклониться отъ боя. Если-же оно непремѣнно желаетъ вступить въ бой, то ему

слѣдуетъ подойти къ противнику на самое близкое разстояніе; этимъ отчасти сравнивается сила артиллеріи и уменьшается сила брони, а также получается возможность дѣйствовать минами.

Бой двухъ судовъ одинаковаго типа.

При встрѣчѣ двухъ судовъ броненосныхъ или неброненосныхъ, преимущество является на сторонѣ того, у кого артиллерія сильнѣе, какъ по числу и калибрамъ, такъ и по расположенію. Затѣмъ опять лучшій ходъ даетъ возможность, болѣе сильному разстрѣливать своего противника съ наименьшимъ для себя рискомъ, а болѣе слабому — подойти на близкое разстояніе, чтобы по возможности сравнять свои силы.

Бой одного судна съ отрядомъ.

Если одно судно принуждено вступить въ бой съ цѣлымъ отрядомъ, то для него еще является опасность получить таранный ударъ, такъ какъ, увертываясь отъ одного изъ противниковъ, оно легко можетъ подставить свой бортъ другому. Въ этомъ случаѣ, даже броненосцу, встрѣтившему отрядъ неброненосныхъ судовъ, лучше уклониться отъ боя, такъ какъ онъ почти навѣрно будетъ потопленъ, если не артиллеріей, то минами,

или тараномъ.

Эскадренный бой.

Если двѣ эскадры находятся въ виду другъ у друга, то прежде всего надо признать за правило, что каждая изъ нихъ можетъ принудить противника къ бою. Дѣйствительно, въ избѣгающей боя эскадрѣ всегда найдутся болѣе плохіе ходоки, которые легко могутъ быть атакованы лучшими ходоками противника. Тогда придется, или потерять эти суда, или вступить въ общій бой. Главнымъ дѣйствующимъ оружіемъ явится и въ этомъ случаѣ артиллерія, хотя таранъ также имѣетъ возможность сыграть значительную роль въ эскадренномъ бою; дѣйствовать минами придется съ нѣкоторою осторожностью, чтобы не попасть ими въ свое-же судно, а потому надо выпускать мины только на самомъ близкомъ разстояніи, наверняка.

Характеръ современнаго боевого строя.

При разсматриваніи эскадреннаго боя, прежде всего является вопросъ, въ какомъ строѣ должны вступать эскадры въ бой.

Такъ какъ современное судно лучше всего выдерживаетъ продольные выстрѣлы, и вмѣстѣ съ тѣмъ бóльшая часть наступательныхъ его средствъ дѣйствуетъ

по носу, что лучшими боевыми строями для современного флота будутъ такіе, въ которыхъ корабли обращены къ непріятелю носомъ, т. е. различные строи фронта, къ которымъ можетъ быть также причисленъ и клинъ.

Затѣмъ боевой строй долженъ быть гибокъ т. е. долженъ легко измѣнять свой курсъ, сжать и отдѣльные корабли должны имѣть въ широкой степени возможность оказывать взаимную поддержку.

Такимъ требованіямъ по мнѣнію большинства, удовлетворяетъ строй двойного фронта въ шахматномъ положеніи, въ которомъ задняя шеренга поддерживаетъ передніе корабли.

Строй фронта кучками очень близко подходитъ къ строю двойного фронта, причемъ каждая кучка дѣйствуетъ совмѣстно и корабли ее составляющіе оказываютъ другъ другу взаимную поддержку. Главнымъ недостаткомъ всѣхъ строевъ фронта является незащищенность фланговъ. Въ строю клина фланги защищены прекрасно и суда очень удобно оказываютъ другъ другу взаимную поддержку, но зато сравнительно этотъ строй мало гибокъ.

Строй будетъ сохраняться только до перваго столкновенія, послѣ чего сраженіе обыкновенно превращается въ общую свалку. Въ нестройномъ отношеніи судовъ, идущихъ съ значительною скоростью по разнымъ направленіямъ, нельзя разсчитывать на точную и правильную стрѣльбу: въ густомъ дыму, суда мелькаютъ мимо портовъ въ разномъ разстояніи, закрывая внезапно одно другое, и часто командоры не будутъ имѣть времени различить какое передъ ними судно, свое или непріятельское. Вслѣдствіе этого очень важно употребить всѣ средства, чтобы свои суда отличались какъ можно рѣзче отъ непріятельскихъ.

Роль адмирала кончается послѣ начала боя на близкомъ разстояніи, и весь успѣхъ боя зависитъ отъ командировъ. Понятно, что времени обдумывать свои дѣйствія имъ не будетъ, и каждый командиръ долженъ быть способенъ принимать чрезвычайно быстро самыя энергическія рѣшенія, нанося свои удары сразу сильно и вѣрно. Такимъ образомъ отъ командира требуются дѣйствія инстинктивныя, безъ всякаго раздумья, что дается только человѣку храброму,

Литографія К. Биркенфельда (В. О. 8 л., №1.)

стивному — такту, соединенному съ глубокимъ знанiемъ своего корабля и его боевыхъ средствъ, основанныхъ на долговременномъ и старательномъ ихъ изученiи.

Если эскадры, по какимъ либо обстоятельствамъ сражаются, на нѣкоторомъ разстоянiи, причемъ не могутъ быть употреблены мины и тараны, то строй можетъ быть сохраненъ, стрѣльба является болѣе методичной и лучше направляемой, и адмиралъ можетъ сохранить за собой руководство ходомъ сраженiя.

Дѣйствiе противъ береговыхъ укрѣпленiй.

Во времена парусного флота существовала поговорка „одна пушка на берегу стоитъ десяти на кораблѣ". Въ то время она совершенно вѣрно выражала безсилiе деревянныхъ судовъ въ борьбѣ съ береговыми укрѣпленiями, что происходило главнымъ образомъ отъ очень малой мѣткости судового огня. При тогдашнемъ состоянiи артиллерiи, когда пушки были очень несовершенны, снаряды выдѣлывались плохо и входили въ дуло съ большимъ зазоромъ, огонь передавался пороху медленно, качка судна имѣла громадное влiянiе на мѣткость стрѣльбы, и обыкновенно флотъ, выпустивъ массу снарядовъ, не приносилъ бере-

Ст. Лейтенантъ Кладо

говымъ укрѣпленіемъ существеннаго вреда. Къ этому надо еще прибавить, что каменные и земляные стѣны несравненно лучше прикрывали орудіе, чѣмъ деревянный бортъ корабля.

Теперь всѣ эти обстоятельства давно не существуютъ и вышеприведенная пословица является устарѣлой и совершенно невѣрною для настоящаго времени.

Дѣйствительно, высокая степень совершенства, до которой доведена материальная часть артиллеріи, дѣлаетъ вліяніе небольшой качки на мѣткость стрѣльбы почти незамѣтнымъ.

Притомъ надо принять во вниманіе, что прибрежные форты и батареи защищаютъ обыкновенно входы на рейды, фарватеры, проливы, устья рѣкъ и т. п. т. е. мѣстности, гдѣ вода бываетъ преимущественно спокойна и гдѣ большое волненіе представляетъ исключительный случай. Кромѣ того, атакующій флотъ теперь имѣетъ возможность выбирать для своихъ нападеній противъ крѣпостей такое состояніе моря, при которомъ не будетъ даже признаковъ качки, чего прежній флотъ дѣлать не могъ, не будучи въ состояніи передвигаться при всѣхъ обстоятельствахъ погоды. Наконецъ, даже

при волненіи, флотъ можетъ уменьшить качку до minimum'a, держась въ разрѣзъ волны. Единственной качки не можетъ избѣжать современный флотъ — это происходящей отъ самой стрѣльбы, но надо замѣтить, что она чрезвычайно незначительна.

Стѣны фортовъ, земляные и одѣтые броней, все еще служатъ болѣе вѣрнымъ прикрытіемъ для орудій, нежели защита ихъ на судахъ, гдѣ толщина брони имѣетъ предѣлъ, но число такихъ укрѣпленій поневолѣ должно быть очень ограниченнымъ, такъ какъ никакой государственный бюджетъ не былъ-бы въ состояніи выдержать громадную ихъ стоимость, если такими фортами защитить всѣ прибрежные пункты. За то съ своей стороны флотъ пріобрѣлъ громадное преимущество передъ береговыми укрѣпленіями, котораго прежде почти не имѣлъ — это подвижность. Дѣйствіе флота не только стали независимы отъ капризовъ вѣтра, но теперь онъ можетъ, смотря по желанію, то разбрасывать, то концентрировать свои силы, увеличивать или уменьшать число пунктовъ атаки, выбирать по произволу боевые разстоянія, и во время сраженія мѣнять ихъ

безпрерывно. Можно сказать, что, если береговымъ артиллеристамъ трудно стрѣлять по движущейся цѣли, то не менѣе трудно стрѣлять и судовымъ командирамъ, хотя по цѣли неподвижной, но съ движущагося судна. Однако въ положенiи тѣхъ и другихъ есть существенная разница, въ пользу послѣднихъ. Командиръ корабля впередъ знаетъ, какъ онъ пойдетъ, какимъ ходомъ, по какой части крѣпости онъ будетъ стрѣлять и съ какого разстоянiя, а потому легко можетъ принять всѣ эти обстоятельства во вниманiе. Между тѣмъ береговой артиллеристъ, большею частью не имѣетъ никакой возможности предугадать какъ будетъ двигаться судно, и пока онъ будетъ наводить на него орудiе, оно внезапно можетъ выйти изъ угла его обстрѣла и работа будетъ потеряна. Все это дѣлаетъ стрѣльбу береговыхъ укрѣпленiй по движущемуся флоту въ высшей степени мало дѣйствительной.

Для борьбы съ флотомъ существенно важно возвышенiе батареи надъ уровнемъ моря. Батареи расположенныя высоко, вполнѣ недосягаемы для судовыхъ орудiй, которымъ вообще не могутъ придаваться большiе углы

возвышенія. Зато стрѣльба такихъ батарей, будучи навѣсной, имѣетъ за собой очень мало мѣткости, такъ какъ малѣйшая ошибка въ разстояніи даетъ промахъ; затѣмъ у подножія батареи является мертвое пространство.

Батарея расположенная у самой воды стрѣляетъ гораздо мѣтче, и быстрѣе, такъ какъ горизонтальное положеніе орудія гораздо удобнѣе для заряжанія. Но за то и стрѣльба судовъ по ней очень дѣйствительна, причемъ на короткихъ разстояніяхъ стрѣльба картечью и съ марсовъ легко можетъ заставить прислугу бѣжать отъ своихъ орудій. Такимъ образомъ низкія батареи опасно строить барбетными, что страшно увеличиваетъ ихъ стоимость.

Обсудивъ сравнительную силу флота и береговыхъ укрѣпленій, перейдемъ теперь къ разбору различныхъ случаевъ борьбы между этими соперниками.

Прорывъ.

Если флотъ намѣревается прорваться мимо укрѣпленій, защищающихъ какую-либо узкость, то прежде всего надо произвести предварительное изслѣдованіе фарватера, чтобы узнать нѣтъ-ли

на немъ какихъ-либо загражденій.

Если проходъ окажется чистымъ, то многочисленные примѣры показываютъ, что флотъ состоящій изъ паровыхъ судовъ, даже не покрытыхъ броней, всегда можетъ форсировать его безъ большихъ повреждений, даже тогда, когда укрѣпленія расположены по обѣимъ сторонамъ прохода.

Дѣйствительно, суда, проходя подъ огнемъ укрѣпленій съ большою скоростью, остаются очень недолго въ сферѣ пораженія непріятельскихъ снарядовъ, а такъ какъ на заряжаніе и наводку требуется все-таки нѣкоторое время, то очевидно что число выстрѣловъ, которое можно будетъ сдѣлать по каждому изъ судовъ, во время форсированія прохода, будетъ всегда крайне ничтожно.

Если форсируетъ проходъ многочисленная эскадра, то небольшое число выпущенныхъ съ укрѣпленій выстрѣловъ, будетъ распредѣлено на различные суда, а слѣдовательно еще меньше снарядовъ придется на долю каждаго. Попаданіе окажется еще меньше, если ко всѣмъ вышеизложеннымъ обстоятельствамъ прибавимъ еще малую мѣткость стрѣльбы, вслѣдствіе быстраго передвиженія цѣли и дыма пер-

вшихъ выстрѣловъ, который лишаетъ ясно видѣть непріятеля и хорошо наводить дальнѣйшіе выстрѣлы. Нѣкоторой выгодой береговыхъ укрѣпленій при прорывѣ, является возможность предвидѣть тотъ путь, по которому пойдетъ флотъ.

Самымъ удобнымъ строемъ для прорыва является строй двухъ кильватерныхъ колоннъ, въ которомъ каждые два судна, идущіе рядомъ, легко могутъ оказать поддержку другъ другу, въ случаѣ поврежденія машины. Больше всего должны пострадать передовые суда, такъ какъ по нимъ придутся первые выстрѣлы съ укрѣпленій, пока еще дымъ не застлалъ все пространство. Слѣдующимъ судамъ будетъ уже легче проходить, такъ какъ они будутъ окутаны дымомъ и укрѣпленія будутъ уже ослаблены огнемъ передовыхъ судовъ. Отсюда слѣдуетъ, что впереди должны быть поставлены самые сильные корабли, какъ по бронѣ, такъ и по артиллеріи.

Если батареи защищаютъ проходъ только со стороны его входа, имѣя другую сторону открытую, слѣдуетъ послать для прорыва только нѣсколько самыхъ

сильныхъ судовъ, которые пройдя проходъ, быстро могутъ заставить батареи совсѣмъ замолчать, послѣ чего остальная часть флота пройдетъ совершенно свободно.

Совсѣмъ другая картина будетъ, если флотъ во время прорыва будетъ остановленъ на фарватерѣ какимъ-либо загражденіемъ. Такъ какъ мѣсто этого послѣдняго точно извѣстно на береговыхъ укрѣпленіяхъ, флотъ будетъ засыпанъ массою мѣтко направленныхъ снарядовъ и, если не будетъ уничтоженъ, то во всякомъ случаѣ принужденъ будетъ отступить съ большими потерями.

Поэтому если предварительное изслѣдованіе покажетъ, что фарватеръ загражденъ, слѣдуетъ раньше уничтожить эту преграду и только послѣ этого форсировать проходъ, иначе флотъ обрекаетъ себя на вѣрное пораженіе.

Если фарватеръ загражденъ минами, которые не удалось выловить, можно рѣшиться на форсированіе прохода, снабдивъ передовые суда какимъ-либо приспособленіемъ для взрыва минъ въ безопасномъ отъ себя разстояніи.

Литографія К. Кашкендаева (В. О. 8 л., № 1).

Однако никогда нельзя быть увѣренным въ дѣйствіи этихъ приспособленій, и адмиралъ форсирующій проходъ загражденный минами, или долженъ отказаться отъ своего намѣренія, или долженъ быть готовымъ потерять отъ взрыва свои передовые суда, которые такимъ образомъ могутъ очистить дорогу оставшимся. Здѣсь уже успѣхъ вполнѣ зависитъ отъ высокихъ качествъ личнаго состава прорывающейся эскадры. Стоитъ только которому нибудь изъ передовыхъ кораблей замяться, попятиться назадъ и вообще выказать какую-либо нерѣшительность, чтобы это повело къ остановкѣ и скучиванію всего флота подъ сосредоточенными выстрѣлами батарей, а слѣдовательно и къ пораженію. Въ сухопутной войнѣ, сплошь и рядомъ, успѣхъ атаки оплачивается уничтоженіемъ головной части штурмующей колонны, а движеніе ея назадъ приводитъ къ общему отступленію. Отъ начальника эскадры зависитъ взвѣсить важность достигаемой прорывомъ цѣли и приносимыхъ жертвъ, счесть, получаемые черезъ это, выгоды и величину риска, и обсудить наконецъ, стоитъ-ли при

данныхъ обстоятельствахъ принять рѣшеніе самое смѣлое, или руководствоваться благоразумною осторожностью.

При прорывѣ флотъ еще можетъ быть атакованъ съ берега самодвижущимися минами и миноносками, которыя легко могутъ подойти, пользуясь разстилающимся дымомъ. Поэтому всѣ средства для отраженія минныхъ атакъ должны быть въ полной готовности, именно истребителей миноносцевъ, готовыми броситься въ контръ-атаку, и закрытыми пока корпусомъ судна отъ выстрѣловъ батарей.

<u>Бомбардированіе.</u> Бомбардированіемъ называется такое дѣйствіе флота противъ береговыхъ укрѣпленій, когда онъ ихъ атаковываетъ безъ помощи сухопутныхъ войскъ или десанта. Понятно атакующій флотъ будетъ находиться все время въ движеніи, чтобы воспользоваться самымъ дорогимъ своимъ преимуществомъ, такъ какъ иначе, непріятельскіе артиллеристы, постоянно исправляя высоту прицѣла по неподвижной цѣли, неизбѣжно окончатъ тѣмъ, что попадутъ въ судно самымъ гибельнымъ для него навѣснымъ выстрѣломъ. Во время маневриро-

ваніе лучше держаться съ бомбар-
редиръ носомъ, такъ какъ въ та-
комъ положеніи судно представ-
ляетъ меньшую цѣль, и лучше
защищено отъ пробиванія своей
брони настильными выстрѣла-
ми. Такъ какъ значительная
часть орудій современнаго броне-
носцевъ, и притомъ самые тя-
желые изъ нихъ, могутъ стрѣ-
лять по носу, то такое положеніе
бомбардирующихъ кораблей впол-
нѣ возможно.

Разстояніе, съ котораго долж-
но производиться бомбардированіе,
вполнѣ зависитъ отъ отношенія
между силами артиллерій обѣихъ
сторонъ.

Если флотъ обладаетъ болѣе
тяжелой артиллеріей, то ему
слѣдуетъ стать на якорь внѣ
выстрѣловъ береговыхъ укрѣпле-
ній, и спокойной, методичной стрѣль-
бой разрушить его, не подвергаясь
никакому риску.

Если силы обѣихъ борющихся
артиллерій равны, то лучше из-
брать наиболѣе близкую дистан-
цію и, перемѣщаясь постоянно,
не дать возможности против-
нику пристрѣляться, что и дастъ
надъ нимъ перевѣсъ. Въ противномъ
случаѣ, стрѣльба будетъ мало
дѣйствительна и обѣ стороны

не достигнуть никакихъ результатовъ и лишь даромъ истратить боевые припасы.

Наконецъ, если форты обладаютъ болье тяжелой артиллеріей, то близкое разстояніе очевидно является точно также наиболье выгоднымъ.

Относительно опасенія минныхъ атакъ, можетъ быть повторено то-же самое, что было сказано уже по этому предмету при разборѣ прорыва.

Пространства, и въ особенности мертвые, передъ береговыми укрѣпленіями могутъ быть загражденьı, а потому передъ бомбардированіемъ, слѣдуетъ произвести подробное изслѣдованіе мѣстности и по возможности устранить всѣ преграды.

Опытъ показываетъ, что хорошо веденное бомбардированіе, заставляетъ въ большинствѣ случаевъ замолчать береговые укрѣпленія, но до сдачи ихъ еще далеко. Обыкновенно за ночь, гарнизонъ поспѣваетъ исправить настолько свои поврежденія, что на слѣдующій день работу надо начинать сначала. Поэтому укрѣпленія могутъ быть взяты только въ такомъ случаѣ, если сейчасъ-же вслѣдъ за усиленной бомбардиров-

кой, будетъ свезенъ десантъ, достаточно многочисленный, чтобы атаковать поврежденныя батареи, причемъ опытъ показываетъ, что лучше всего вести атаку съ тыла. Обыкновенно это производитъ настолько сильное моральное впечатлѣніе на гарнизонъ, что онъ быстро кладетъ оружіе. Такой способъ является особенно удобнымъ, если укрѣпленіе открыто съ горжи, хотя со стороны непріятеля будетъ большою неосторожностью построить такое укрѣпленіе на мѣстности, гдѣ возможны высадки десанта.

Осада. Если флотъ бомбардируетъ укрѣпленія, которые одновременно съ этимъ окружены съ берега войсками и осадными батареями, то такое дѣйствіе называется морской осадой.

Дѣйствовать здѣсь флотъ долженъ, руководствуясь тѣми-же правилами, что и при бомбардированіи, согласуя при этомъ свои дѣйствія съ общимъ планомъ осады, обыкновенно по указаніямъ командующаго сухопутными войсками. Въ подобныхъ случаяхъ взятіе береговыхъ укрѣпленій — лишь вопросъ времени; атакованный пунктъ

неизбѣжно, рано или поздно, долженъ покориться этому двойному нападенію, если только его не выручитъ армія или флотъ.

Блокада.

Блокада какого-нибудь порта состоитъ въ томъ, чтобы совершенно прекратить сообщеніе его моремъ съ другими портами. Смотря потому, какъ защищенъ блокируемый портъ, и какія находятся въ немъ суда, во время блокады могутъ, при преслѣдованіи судовъ прорывающихъ блокаду, происходить самыя различныя морскія операціи, разборъ которыхъ уже сдѣланъ. Самымъ важнымъ качествомъ блокадопрорывателей должна быть скорость и, если только въ этомъ отношеніи перевѣсъ находится на его сторонѣ, прорывъ блокады обыкновенно обезпеченъ. Вообще при большихъ скоростяхъ современныхъ судовъ, блокада даже одиночнаго порта считается очень затруднительной, а блокада цѣлаго берега страны, въ особенности владѣющей флотомъ, прямо невозможной. Употребленіе для блокады эскадренныхъ броненосцевъ, особенно ночью, считается неблагоразумнымъ, такъ какъ блокирующій флотъ несомнѣнно будетъ постоянно подвергаться

минным атакам. Блокада должна поддерживаться легкими и быстрыми судами, которые, зная место нахожденіе броненосцевъ, будутъ съ ними поддерживать непрерывное сообщеніе.

Для успѣшности блокады, флоту назначенному для этой цѣли, необходимо имѣть въ районѣ своихъ дѣйствій опорные пункты, гдѣ-бы онъ могъ производить починки, грузиться углемъ и давать нѣкоторый отдыхъ своимъ командамъ, служба которыхъ во время блокады чрезвычайно тяжела, требуя постояннаго напряженія.

Судовые минные катера и миноносцы могутъ быть очень полезны блокирующимъ судамъ. Благодаря своей быстротѣ и малой видимости, они могутъ подходить ночью очень близко ко входу въ портъ и увѣдомлять тотчасъ-же свои корабли, о всѣхъ необычныхъ движеніяхъ судовъ, находящихся въ порту. Видя уже выходящаго непріятеля, они, будучи вооружены минами, могутъ его прямо атаковать, и подвигаясь переступками, указывать блокирующимъ судамъ куда направиться, чтобы преградить непріятелю путь, если ему уда-

лось счастливо отдѣлаться отъ минной атаки.

Описаніе нѣкоторыхъ военныхъ дѣйствій парусныхъ и броненосныхъ флотовъ.

Междоусобная война въ Сѣверной Америкѣ (1861–65 г.).

Причины войны.

Въ концѣ 1860 года президентомъ Соединенныхъ Штатовъ Америки былъ выбранъ Авраамъ Линкольнъ, горячій сторонникъ уничтоженія невольничества. Вопросъ этотъ уже давно служилъ предметомъ горячихъ споровъ, и, по отношенію къ нему, партіи раздѣлились. Республиканская партія, имѣвшая сильный перевѣсъ въ сѣверныхъ штатахъ, желала уничтожить рабство, и въ этихъ видахъ настаивала, чтобы всѣ штаты союза управлялись общими законами, проводимыми въ конгрессѣ. Демократическая партія, большинство которой составляли южане, напротивъ, считая рабство для себя выгоднымъ, настаивала на томъ, чтобы каждый штатъ имѣлъ полную свободу во внутреннемъ управленіи. Такое

Литографія К. Биркенфельда (В.О. 8 л. №1).

рѣзкое различіе во взглядахъ южанъ и сѣверянъ на этотъ вопросъ обусловливалось тѣмъ, что южные штаты, занимаясь исключительно воздѣлкою плантацій, имѣли существенную выгоду пользоваться для этого рабскимъ трудомъ, въ виду страшной дороговизны рабочихъ рукъ въ Америкѣ. Сѣверные-же штаты, развившіе у себя въ высокой степени заводскую и промышленную дѣятельность, а также морскую торговлю, могли легче обойтись безъ труда невольниковъ.

Потерпѣвъ пораженіе на президентскихъ выборахъ, южные штаты, въ началѣ 1861 года, отложились отъ союза, составили особую конфедерацію и выбрали своимъ президентомъ Джефферсона Дэвиса, вождя демократической партіи.

Сѣверяне, преслѣдуя идею цѣлости союза, не признали вновь образовавшагося государства, объявили отдѣлившіеся штаты мятежниками и рѣшили подавить возстаніе силою. „Нѣтъ такой черты, ни прямой, ни кривой, которая могла-бы служить пограничной линіей, въ случаѣ ихъ отпаденія", говорилъ Линкольнъ про возмутившіеся

Лейтенантъ [illegible].

штаты. Кромѣ борьбы съ новой конфедераціей, сѣвернымъ приходилось имѣть еще дѣло съ поддержкой, которую готовы были оказать возставшимъ штатамъ Франція и Англія. Наполеону III, императору французовъ, была выгодна междоусобная война, позволявшая ему безнаказанно хозяйничать въ Мексикѣ, гдѣ онъ вздумалъ основать Мексиканскую Имперію; англичанамъ же чрезвычайно выгодно было ослабленіе сѣверныхъ штатовъ, опасныхъ ихъ конкуррентовъ въ морской торговлѣ и заводской промышленности.

Только благодаря несокрушимой энергіи Линкольна, всѣ попытки иностраннаго вмѣшательства, клонившіяся къ признанію южной конфедераціи отдѣльнымъ государствомъ, были отвергнуты, но все таки Англія, самымъ циничнымъ образомъ, продолжала оказывать всевозможную поддержку возставшимъ штатамъ

Средства противныхъ сторонъ для веденія войны.

Отдѣленіе южныхъ штатовъ отъ союза подготовлялось давно, а потому въ моментъ возстанія, южане располагали многочисленной и хорошо организованной арміей, продовольствіемъ ко-

торой было обезпечено богатыми хлѣбомъ и мясомъ территоріями, лежавшими по правому берегу Миссисипи. Вмѣстѣ съ тѣмъ бѣдность заводской промышленности и отсутствіе торговаго флота лишали южанъ возможности, безъ посторонней помощи, снабжать свою армію оружіемъ, аммуниціей и военными припасами, а также создать какой-либо флотъ, и въ этомъ отношеніи вся ихъ надежда была на поддержку англичанъ. Сѣверяне, наоборотъ, оказались совершенно неподготовленными къ войнѣ, и армія ихъ далеко уступала южанамъ. Дѣло отложенія подготовлялось такъ ловко, что въ моментъ возстанія, всѣ укрѣпленія, находившіяся въ районѣ конфедеративныхъ штатовъ, оказались въ рукахъ южанъ. Взамѣнъ этого, сѣверяне оказались обладателями всего военнаго флота, благодаря тому, что большинство морскихъ офицеровъ были уроженцами сѣверныхъ штатовъ, а немногіе южане, служившіе во флотѣ, были быстро удалены отъ своихъ должностей. Кромѣ того сѣверяне

располагали большимъ торговымъ флотомъ, откуда можно было добыть личный составъ и крейсера; для созданія-же военнаго флота, сѣверные штаты имѣли громадныя средства въ своей сильно развитой заводской промышленности.

Планъ сѣверянъ для подавленія возстанія.

Сѣверяне отлично понимали, что возстаніе до тѣхъ поръ не можетъ быть подавлено, пока конфедераты будутъ имѣть возможность получать помощь извнѣ, а потому прежде всего рѣшено было установить тѣсную блокаду береговъ возставшихъ штатовъ со стороны океана, чтобы воспрепятствовать подвозу военныхъ припасовъ и вывозу хлопка, которымъ южане платили за полученную ими помощь. Другимъ средствомъ ослабить возстаніе — было завладѣніе теченіемъ рѣки Миссисипи и ея притоками. Взглядъ на карту (фиг. 135), на которой граница между сѣверными и южными штатами указана пунктирной линіей, вполнѣ поясняетъ важность этого средства.

Дѣйствительно, разъ Миссисипи съ притоками, оказалась-

бы въ рукахъ сѣверянъ; возставшіе штаты этимъ самымъ были-бы раздѣлены на двѣ части, причемъ ихъ арміе была-бы лишена возможности получать продовольствіе изъ западныхъ штатовъ.

Флотъ сѣверянъ при началѣ войны.

Однако средства, которыми обладали сѣверяне въ началѣ войны, совершенно не соотвѣтствовали ихъ грандіозному плану. Приходилось блокировать 3500 миль океанскаго побережья, отъ Чезапикскаго залива до рѣки Rio-Гранде, не имѣя на всемъ этомъ протяженіи ни одного порта, который могъ-бы служить базисомъ для операцій блокирующихъ эскадръ.

Флотъ сѣверянъ, былъ исключительно деревянный и состоялъ изъ 42 судовъ; если исключить изъ нихъ парусные суда и транспорты, военный флотъ представлялъ изъ себя 19 винтовыхъ фрегатовъ, корветовъ и 7 пароходовъ; только немногіе изъ этихъ судовъ обладали скоростью около 11 узловъ, большая-же часть не ходила болѣе 8 - 9 миль въ часъ. Къ тому-же, къ открытію военныхъ дѣйствій, большинство этихъ судовъ

оказалось на дальнихъ станціяхъ и они могли собраться въ своихъ портахъ только къ концу 1861 года, что и дало возможность южанамъ безпрепятственно овладѣть всѣми прибрежными укрѣпленіями въ районѣ возстанія.

Для прорыва такой слабой блокады, англичане соорудили цѣлый флотъ быстроходныхъ пароходовъ, получившихъ названіе блокадо-прорывателей. Нагруженные военными припасами, эти пароходы должны были выжидать удобнаго случая на ближайшихъ къ американскому берегу островахъ, и оттуда, пользуясь своимъ быстрымъ ходомъ и различными благопріятными обстоятельствами, они легко достигали южныхъ портовъ. Нагрузившись тамъ хлопкомъ, они вновь прорывали блокаду и возвращались въ Европу.

Краткій очеркъ общаго хода военныхъ дѣйствій.

Такимъ образомъ сѣвернымъ приходилось, для выполненія своего плана, проявить громадную энергію по созданію многочисленнаго быстроходнаго флота, безъ котораго блокада была не-

отдать имъ справедливость,
мѣстина, и надо сказать, они блистательно справились съ своей задачей. Прежде всего было куплено большое количество коммерческихъ судовъ и обращено въ военные; затѣмъ началась усиленная постройка военныхъ броненосныхъ и небронированныхъ судовъ, причемъ было создано нѣсколько совершенно новыхъ типовъ для сраженій въ открытомъ морѣ и для дѣйствія въ рѣкахъ. Нижеслѣдующія цифры даютъ понятіе о той страшной быстротѣ съ которой сѣверяне выстроили и вооружили свой флотъ. Къ концу 1861 года они уже имѣли въ морѣ 264 судна; черезъ годъ число судовъ дошло до 427; еще черезъ годъ число это возросло до 588, а къ концу войны, флотъ сѣверянъ состоялъ почти изъ 700 судовъ, изъ которыхъ было до 60 броненосныхъ.

Южане также, съ помощью иностранцевъ, выстроили небольшой флотъ, составленный изъ нѣсколькихъ броненосцевъ и канонерокъ. Для нападенія на торговлю сѣверянъ, они купили и выстроили, преимущественно въ Англіи, нѣсколько пароходовъ, которые были высланы въ море для уничтоженія непріятельскихъ коммерческихъ судовъ.

Сначала сѣверяне, не подготовленные къ войнѣ, потерпѣли нѣсколько пораженій при встрѣчѣ съ арміями южанъ. Блокада тоже въ первое время, вслѣдствіе малочисленности флота, была легко прорываема и возбуждала лишь насмѣшки. Однако къ концу 1863 года, сѣверяне завладѣли большею частью южныхъ портовъ, и довели строгость блокады до того, что прорывъ черезъ нее являлся лишь рѣдкимъ исключеніемъ; все теченіе рѣки Миссисипи оказалось также въ ихъ рукахъ, и армія юго-восточныхъ штатовъ, лишенная возможности получать подкрѣпленіе и военные припасы, должна была употреблять отчаянныя и безплодныя усилія, чтобы задержать побѣдоносное шествіе сѣверянъ, которое закончилось въ Апрѣлѣ 1865 года капитуляціей всей южной арміи.

Каперы южанъ тоже по большей части бывали недолговѣчны и, несмотря на явное пособничество и укрывательство англичанъ, были взяты или должны были прекратить свою дѣятельность, будучи энергично преслѣдуемы военными судами сѣверянъ. Наиболѣе счастливымъ изъ нихъ оказался „Алабама", который крейси-

ровалъ около 2^хъ летъ и причинилъ северянамъ прямой убытокъ около 15 миллионовъ долларовъ. Въ середине 1864 года „Алабама" принужденъ былъ вступить въ бой около Шербурга съ корветомъ северянъ „Кирсэй" и былъ имъ потопленъ на глазахъ береговыхъ жителей и любопытной английской яхты держав-шейся неподалеку отъ места сражения. Эта яхта приняла раненого командира „Алабамы" и часть команды и ушла съ ними въ Англию, лишивъ такимъ образомъ северянъ законныхъ ихъ пленниковъ. Недостойное поведение Англии въ вопросе о каперахъ однако не осталось совершенно безнаказаннымъ. Какъ только ходъ военныхъ действий показалъ, что подавление возстания есть только вопросъ времени, министръ иностранныхъ делъ северянъ не задумался предъявить Англии счетъ убыткамъ, нанесеннымъ его отечеству каперами. Долго тянулись переговоры, принимая иногда въ высшей степени угрожающий характеръ, и только въ конце 1872 года, особый третейский судъ, собравшийся въ Же-

нею, признал Англію отвѣтствен-
ною за дѣйствія крейсеровъ южанъ,
и приговорилъ ее къ уплатѣ $15\frac{1}{2}$
милліоновъ долларовъ Сѣверо-Аме-
риканскимъ Штатамъ.

Конечно косвенные убытки, при-
чиненные каперами сѣверянамъ,
далеко превосходили прямые. Изъ
боязни быть взятыми, множе-
ство торговыхъ судовъ перемѣнило
національность, и большая часть
грузовъ перешла къ англичанамъ,
которые получили отъ этого
большую выгоду, согнавъ съ морей
одного изъ самыхъ своихъ опасныхъ
соперниковъ по морской торговлѣ.

Нужно однако замѣтить, что,
несмотря на всѣ эти убытки,
каперы, ни на одну минуту,
не задержали военныхъ дѣйствій
сѣверянъ и никакого вліянія на
ходъ войны не имѣли. Къ та-
кому выводу мы уже имѣли
случай придти, при разсмотрѣ-
ніи дѣйствій французовъ на
морѣ послѣ сраженія при
Ла-Хогѣ (стр. 177). Такимъ
образомъ сухопутныя рѣшили судьбу
этой великой войны, и не будь его
у сѣверянъ, конфедераты, безъ
всякаго сомнѣнія, удалось-бы от-
стоять свою независимость.

Установленіе блокады.

Обязанности по блокадѣ гро-
маднаго побережья возставшаго

штатовъ были возложены на четыре эскадры. Двѣ изъ нихъ, сѣверная и южная, дѣлили между собою берега Атлантическаго океана, а двѣ другія — западная и восточная — несли службу въ Мексиканскомъ заливѣ. Дѣйствительность блокады, помимо малочисленности судовъ, еще очень сильно страдала отъ неимѣнія сѣверянами ни одной бухты на всемъ побережьѣ, въ которомъ суда могли-бы укрыться отъ жестокихъ штормовъ, чрезвычайно опасныхъ у береговъ Атлантическаго океана, усѣянныхъ мелями и рифами, и гдѣ можно-бы было свезти на берегъ своихъ больныхъ, число которыхъ, благодаря свирѣпствующей постоянно въ Мексиканскомъ заливѣ желтой лихорадкѣ, бывало очень значительно. Кромѣ того всякая крупная поломка, которая не могла быть исправлена въ морѣ, заставляла посылать судно для исправленія за сотни и даже тысячи миль.

Вслѣдствіе этого рѣшено было, въ районѣ каждой эскадры, завладѣть какимъ-нибудь удобнымъ портомъ,

который могъ-бы служить для нее опорнымъ пунктомъ, и съ этою цѣлью, въ концѣ 1861 и въ началѣ 1862 годовъ, когда флотъ, покупкой коммерческихъ судовъ былъ достаточно усиленъ, было снаряжено нѣсколько экспедицій, которыя быстро овладѣли островомъ Роанокъ, укрѣпленіями мыса Гаттерасъ, Ньюберномъ, Портъ-Роялемъ и Фернандиной. Завладѣніе Ньюберномъ, Роанокомъ и Гаттерасскими укрѣпленіями дало возможность слѣдить съ успѣхомъ за громаднымъ внутреннимъ воднымъ бассейномъ, образуемымъ далеко вдающимися внутрь материка заливами Памлико и Альбемарль, служившими излюбленнымъ убѣжищемъ для блокадопрорывателей.

Сраженіе на Гамптонскомъ рейдѣ.

Въ началѣ 1862 года сѣверяне переживали тяжелыя минуты: армія ихъ, наступавшая на Ричмондъ изъ Вашингтона, была на голову разбита, и вся надежда возлагалась на вновь собранную армію на рѣкѣ Потомакѣ; она должна была двинуться на Ричмондъ, высадившись на полуостровѣ, образуемый рѣками Джемсъ и Іорк,

опиралось на фортъ Монроэ, находившійся во власти сѣверянъ. Для успѣха этого движенія очевидно надо было владѣть всѣми сосѣдними водами, чтобы продовольствовать армію и обезпечить ея отступленіе въ случаѣ пораженія. Для этой цѣли у форта Монроэ была сосредоточена эскадра изъ 4 фрегатовъ и 2 корветовъ, но суда эти всѣ были деревянные, а сѣверянамъ положительно было извѣстно, что конфедераты почти уже закончили въ Норфолькѣ сооруженіе громаднаго броненоснаго фрегата. Броненосцы-же сѣверянъ все еще были на стапеляхъ и раньше всѣхъ обѣщалъ быть готовымъ „Monitor", (стр. 334 фиг. 103) судно совершенно новаго типа, небольшого водоизмѣщенія и неиспытанное, такъ что надежды на него были плохія.

Дѣйствительно южане, захвативъ при открытіи военныхъ дѣйствій въ свои руки Норфолькское адмиралтейство, нашли тамъ одинъ изъ лучшихъ и самыхъ сильныхъ фрегатовъ „Merrimack", кото-

рый сѣверяне затопили въ гавани, не будучи въ состояніи вывести его въ море, такъ какъ онъ былъ совершенно разоруженъ. Поднявъ его изъ воды, южане по совѣту англичанъ, обратили его въ броненосецъ (стр. 333 фиг. 102), обшивъ его рельсами и снабдивъ чугуннымъ тараномъ; желѣзнаго тарана и брони они не могли выковать за неимѣніемъ для этого средствъ. Въ случаѣ выхода въ море этого чудовища, раньше чѣмъ будутъ готовы броненосцы сѣверянъ, ихъ деревянная эскадра должна была подвергнуться страшной опасности, а вмѣстѣ съ нею и весь планъ наступленія на Ричмондъ.

8го Марта 1862 года эскадра сѣверянъ была расположена слѣдующимъ образомъ. Около крѣпости Ньюпортъ-Ньюсъ (фиг. 136) стояли на якорѣ парусные: 24хъ пушечный корветъ „Cumberland" и 50ти пушечный фрегатъ „Congress"; подъ стѣнами-же форта Монроэ находились паровые 50ти пушечные фрегаты: „Minnesota" и „Roanoke" и парусный 50ти пушечный фрегатъ „St. Lawrence". Однако

число пушекъ еще далеко не выясняетъ силы этой эскадры, которая являлась громадной для того времени, если скажемъ, что, какъ фрегаты, такъ и корветы имѣли въ батареяхъ бо́льшую часть орудій 8ми и 9ти дюймоваго калибра, и нѣсколько поворотныхъ орудій въ 10 дюймовъ на верхней палубѣ.

Вскорѣ послѣ полудня съ эскадры сѣверянъ было усмотрѣно нѣсколько направлявшихся къ ней судовъ, вышедшихъ изъ рѣки Елизабетъ, причемъ одно изъ нихъ оказалось „Merrimack-омъ", который теперь у южанъ получилъ названіе „Virginia", а остальные были небольшіе пароходы, обращенные въ канонерскія лодки. Замѣтивъ, что южане направляются къ Ньюпортъ-Ньюсу, „Minnesota" сейчасъ-же выпустилъ канатъ и далъ ходъ впередъ, чтобы идти на выручку къ своимъ товарищамъ; къ несчастью у фрегата „Roanoke" машина оказалась испорченной, а потому его вмѣстѣ съ „St. Lawrence" взяли на буксиръ небольшіе пароходы, находившіеся при эскадрѣ.

Между тѣмъ на „Congress"-ѣ и „Cumberland"-ѣ пробили боевую тревогу и приготовились къ защитѣ. Когда броненосный фрегатъ подошелъ къ первому изъ нихъ на разстояніе шести кабельтововъ, сѣверяне дали залпъ со всего борта, но каковы были ихъ удивленіе и ужасъ, когда они ясно увидѣли, что всѣ попавшія ядра безвредно проскользнули или отскочили отъ борта броненоснаго чудовища, не причинивъ ему ни малѣйшаго вреда. Сразу всѣ поняли, что дѣло сѣверянъ проиграно, что нѣтъ никакой надежды на побѣду и остается только теперь съ честью умереть.

„Merrimack" между тѣмъ, пославъ въ „Congress" нѣсколько бомбъ, причинившихъ на фрегатѣ большія поврежденія, прошелъ мимо него и направился прямо на „Cumberland". Тамъ уже видѣли результатъ залпа своего товарища, но просто не хотѣли вѣрить своимъ глазамъ, а потому, подпустивъ противника на близкое разстояніе, открыли огонь изъ всѣхъ своихъ орудій, и сейчасъ-же убѣдились, что они погибли, такъ какъ ихъ про-

тивникъ продолжалъ оставаться неуязвимымъ.

Не отвѣчая ни однимъ выстрѣломъ на огонь „Cumberland"-а, „Merrimack" продолжалъ идти прямо на него, и въ одинъ мигъ таранъ его продавилъ лѣвый бортъ несчастнаго корвета, повидимому также легко, какъ можно раздавить въ рукѣ яичную скорлупу; въ этотъ-же моментъ южане дѣлали по своему противнику залпъ изъ всѣхъ орудій, которыя могли быть на него направлены. Вода быстро устремилась въ громадную пробоину корвета, заливая палубы, наполненныя ранеными и убитыми и, черезъ пять минутъ только одинъ флагъ на гротовомъ флагштокѣ, торчащій изъ воды, указывалъ то мѣсто, гдѣ стоялъ „Cumberland".

Покончивъ съ однимъ изъ противниковъ, „Merrimack" направился къ „Congress"-у, который, между тѣмъ, предвидя неминуемую гибель, поставилъ паруса и выбросился на мель, чтобы броненосецъ не могъ до него добраться своимъ тараномъ. Однако это мало принесло ему пользы. Непріятельскія канонерскія лодки, расположившись вокругъ него, начали разстрѣливать его изъ-

Лейтенантъ Колчакъ.

своихъ нарѣзныхъ орудій, а „Merrimack" сталъ на глубокомъ мѣстѣ у него подъ кормой, въ разстояніи двухъ кабельтововъ, и открылъ по немъ губительный продольный огонь. Скоро на фрегатѣ почти всѣ орудія были подбиты, командиръ былъ убитъ, раненые и убитые загромождали всю палубу и въ нѣсколькихъ мѣстахъ оказался пожаръ; вслѣдствіе этого, не имѣя никакой возможности защищаться, „Congress" спустилъ флагъ передъ своими могущественными противниками. Къ нему сейчасъ-же подошелъ одинъ изъ пароходовъ, командиръ котораго потребовалъ, чтобы съ фрегата немедленно были свезены оставшіеся въ живыхъ и раненые, такъ какъ „Congress" рѣшено сжечь. Въ это время войска сѣверянъ, находившіеся на берегу, открыли по этому пароходу огонь и онъ принужденъ былъ отойти, что дало поводъ южанамъ начать вновь его разстрѣливать и скоро „Congress", объятый пламенемъ, взлетѣлъ на воздухъ.

Между тѣмъ фрегатъ „Minnesota" направившись на помощь къ своимъ товарищамъ, сталъ на серединѣ дороги на мель, и самъ находился въ незавидномъ положеніи,

не имѣя возможности управляться. Теперь непріятельскій отрядъ отправился къ нему, но малая глубина не позволила „Merrimack"-у подойти къ нему на разстояніе ближе 10 кабельтововъ, а отъ канонерскихъ лодокъ фрегатъ сѣверянъ успѣшно отбился, дѣйствуя своими поворотными орудіями. Такъ продолжалось дѣло до наступленія темноты, которая заставила обѣ стороны прекратить безплодное сраженіе и отрядъ южанъ направился въ Норфолькъ, разрѣшивъ разъ навсегда вопросъ о возможности борьбы деревянныхъ судовъ съ броненосцемъ.

Въ такомъ печальномъ положеніи были дѣла правительственной эскадры, когда въ ночь на 9е Марта около фрегата „Minnesota" сталъ на якорь только что прибывшій изъ Нью-Іорка броненосецъ сѣверянъ „Monitor". Однако невзрачный, тщедушный его видъ и совершенно неиспытанныя боевыя качества внушали мало довѣрія, и сѣверяне съ тревогой ожидали появленія на слѣдующій день своего грознаго врага. Южане не заставили себя ждать и на слѣдующій день съ разсвѣтомъ „Merrimack" показался въ виду, все еще стоявшаго на мели фре-

гата „Minnesota". Теперь чтобы добраться до него, броненосецъ южанъ направился къ форту Монроэ, и, вступивъ на фарватеръ, по которому наканунѣ шелъ „Minnesota", поворотилъ по направленію къ нему, надѣясь такимъ образомъ подойти къ своему противнику какъ можно ближе. Въ этотъ моментъ снялся съ якоря и „Monitor", и направился къ нему на встрѣчу. Сначала южане не обратили никакого вниманія на новаго противника и продолжали идти прежнимъ курсомъ, но когда онъ былъ уже совсѣмъ близко, они сдѣлали по немъ нѣсколько выстрѣловъ, и должны были въ свою очередь убѣдиться, что не только ихъ ядра не нанесли ему никакого вреда, но большая ихъ часть пролетѣла мимо, вслѣдствіе слишкомъ малой цѣли, которую представлялъ „Monitor". Между тѣмъ башня ихъ противника быстро повернулась, изъ двухъ открывшихся портовъ показались орудія, и два 11-ти дюймовыхъ ядра, ударивъ въ броню фрегата, хотя и не пробили ее, но потрясли его до основанія и для южанъ стало ясно, что они имѣютъ дѣло съ гораздо болѣе сильнымъ противникомъ,

чѣмъ они могли предполагать по его виду. Между тѣмъ башня, сдѣлавъ свои два выстрѣла, вновь повернулась и представляла изъ себя опять совершенно гладкую неуязвимую поверхность. Съ тревогой въ душѣ, смѣнившей прежнее презрѣніе, южане открыли усиленный огонь по „Monitor"-у, посылая въ него залпъ за залпомъ, и пріостанавливая лишь по временамъ стрѣльбу, чтобы дать разсѣяться пороховому дыму и посмотрѣть не потонулъ-ли ко дну ихъ странный противникъ. Но нѣтъ, какъ только проносило дымъ, они видѣли его цѣлымъ и невредимымъ, (фиг. 137), неутомимо дѣйствующимъ изъ своихъ громадныхъ орудій; то онъ бросался прямо на своего грознаго противника, чтобы въ упоръ выстрѣлить въ его пушечный портъ, такъ какъ все-таки не могъ пробить брони фрегата, то онъ отходилъ назадъ и выбиралъ моментъ чтобы налетѣть на его корму и повредить руль. Однако перевѣсъ не склонился, ни на ту, ни на другую сторону, вслѣдствіе чего „Merrimack", потерявъ терпѣніе повернулъ и направился полнымъ ходомъ къ фрегату „Minnesota", чтобы покончить съ нимъ раньше, чѣмъ „Mo-

nitor" придетъ къ нему на помощь.

Однако не успѣлъ онъ съ нимъ обмѣняться нѣсколькими выстрѣлами, безвредными для „Merrimack"-а и произведшими на деревянномъ фрегатѣ пожаръ и большія потери, какъ „Monitor" ужъ былъ тутъ какъ тутъ, и снова вызывалъ своего соперника на бой.

Между тѣмъ, маневрируя въ узкомъ пространствѣ между мелями, „Merrimack" сталъ на мель, а потому онъ долженъ былъ только обороняться отъ „Monitor"-а, который свободно маневрировалъ кругомъ него. Сойдя черезъ четверть часа съ мели, броненосный фрегатъ рѣшился наконецъ покончить съ своимъ назойливымъ противникомъ и, выбравъ благопріятный моментъ, бросился на него полнымъ ходомъ, съ намѣреніемъ утопить его тараномъ. Однако поворотливый „Monitor" ловко увернулся отъ тараннаго удара, и противники сошлись подъ очень острымъ угломъ, проскользнувъ другъ у друга по борту, причемъ, какъ съ той, такъ и съ другой стороны были сдѣланы выстрѣлы въ упоръ. Хотя опять броня фрегата выдержала ударъ, но у двухъ его ору-

дій оказались дула отбитыми и чугунный таранъ, ударившись о броню „Monitor"-а, сломался, вслѣдствіе чего на „Merrimack"-ѣ открылась сильная течь. Имѣя кромѣ того всю броню расшатанной, дымовую и паровую трубы пробитые въ нѣсколькихъ мѣстахъ, громадный броненосный фрегатъ рѣшился отступить и направился въ Норфолькъ, преслѣдуемый еще нѣсколько времени своимъ маленькимъ противникомъ, оставшимся совершенно невредимымъ.

Важность этого событія для сѣверянъ была громадна. Опоздай „Monitor" на нѣсколько часовъ своимъ прибытіемъ, вся правительственная эскадра несомнѣнно была-бы уничтожена и армія, зависѣвшая отъ этой эскадры въ своемъ продовольствіи и снабженіи, весьма вѣроятно принуждена была-бы сдаться, что легко могло-бы измѣнить весь ходъ войны.

Разсматривая роль тарана въ сраженіяхъ 8 и 9-го Марта, мы должны придти къ заключенію (стр. 378), что таранный ударъ удается только тогда, когда противникъ лишенъ возможности управляться (Cumberland)

и что таранъ является очень сомнительнымъ оружіемъ противъ судна имѣющаго ходъ и владѣющаго рулемъ ("Monitor".)

Дѣйствія на рѣкѣ Миссисипи.

Для овладѣнія теченіемъ рѣки Миссисипи рѣшено было дѣйствовать съ двухъ концовъ. Одинъ отрядъ, состоящій изъ морскихъ судовъ, подъ начальствомъ Командора Фаррагута, долженъ былъ прорваться въ рѣку со стороны Мексиканскаго Залива подниматься вверхъ по теченію; Командоръ Футъ долженъ былъ сформировать рѣчную эскадру въ верховьяхъ Миссисипи, которые принадлежали сѣвернымъ, и оттуда спуститься внизъ по теченію. Какъ тому, такъ и другому отряду должны были содѣйствовать сухопутныя войска, а на нихъ, въ свою очередь, возлагалась обязанность всюду поддерживать армію сѣверянъ, которая должна была наступать къ югу, опираясь своимъ правымъ флангомъ на Миссисипи. Самымъ важнымъ стратегическимъ пунктомъ для южанъ на рѣкѣ Миссисипи являлся городъ Виксбургъ, черезъ который проходила желѣзная дорога, соединявшая западные штаты съ восточными, и потому здѣсь были возведены большія укрѣпленія.

Литографія К. Биркенфельда (В. О. 8 л. № 1.)

Съ сѣвера доступъ въ рѣку защищали батареи острова № 10, около города Нью-Мадрида, а съ юга — форты Филиппъ и Джексонъ, составлявшіе защиту съ моря города Нью-Орлеана. Чтобы запереть входы въ рѣки Теннесси и Кумберлендъ, которые представляли изъ себя естественные пути въ самое сердце возставшихъ штатовъ, недалеко отъ ихъ устьевъ возведены были форты Макъ-Генри и Донельсонъ.

Созданіе отряда рѣчныхъ судовъ. При созданіи рѣчной флотиліи въ верховьяхъ Миссисипи сѣверяне проявили въ высокой степени присущую имъ энергію. Меньше чѣмъ въ три мѣсяца, было выстроено и приготовлено къ бою 8 канонерскихъ лодокъ, (фиг. 138), каждая водоизмѣщеніемъ въ 600 тоннъ, защищенныхъ броней въ $2\frac{1}{2}$ д. толщины. Вооруженіе этихъ лодокъ состояло изъ 13 орудій: три пушки 9 и 10^{ти} дюймоваго калибра стрѣляли по носу, восемь такихъ-же пушекъ — по борту и двѣ, меньшаго калибра, — на корму. Кромѣ этихъ судовъ, были куплены рѣчные пароходы и обращены въ канонерскія лодки, вооруженныя девятью орудіями, и въ бомбарды, обла-

Мищенко Кладо

давшія каждая одной 13-ти дюй-
мовой мортирой. Но по мѣрѣ
того какъ шли впередъ военныя
дѣйствія, подвигалась и построй-
ка новыхъ судовъ, все больше и бо-
лѣе сильныхъ. Это уже были
настоящіе броненосцы, вооружен-
ные 11-ти дюймовыми орудіями,
поставленными въ башняхъ, об-
шитыхъ 8-ми дюймовой броней;
палубы и кожухи гребныхъ ко-
лесъ защищались плитами въ
1½ – 2 дюйма толщины. Орудіе
заряжалось внизу и паромъ
поднималось наверхъ; особое
приспособленіе задерживало дуло
орудія противъ амбразуры, послѣ
чего, двигая орудіе, можно было
давать ему углы сниженія до
5° и возвышенія до 25°, при очень
небольшихъ амбразурахъ; по-
слѣднія открывались паромъ и
закрывались откатомъ. Всѣ
эти приспособленія вызывались необ-
ходимостью, такъ какъ рѣчной
флотиліи часто приходилось сра-
жаться со стрѣлками, засѣв-
шими на берегу въ чащѣ лѣса,
и открытыя орудія и амбразу-
ры подвергали орудійную при-
слугу большей опасности.

Дѣйствія рѣчной флотиліи.

Лишь только готова была
часть рѣчной флотиліи, ко-
мандоръ Футъ, который ею

командовалъ, принялъ самое дѣятельное участіе въ осадѣ фортовъ Монъ-Генри и Донельсонъ. Только благодаря содѣйствію его судовъ, конвоировавшихъ транспорты съ войсками, и дѣйствовавшихъ по непріятелю изъ своихъ тяжелыхъ орудій, форты эти въ началѣ 1862 года были взяты и южане должны были перенести свою оборонительную линію далеко къ югу. Затѣмъ, разъ съ паденіемъ этихъ фортовъ, входы въ рѣки Тенесси и Кумберландъ оказались открытыми, канонерскія лодки, поднявшись вверхъ по теченію этихъ рѣкъ, насколько позволяла ихъ глубина, разрушили нѣсколько заводовъ, сожгли и взяли въ плѣнъ полуготовыя уже канонерскія лодки южанъ и совершенно прекратили плаваніе по этимъ рѣкамъ для конфедератовъ.

Взятіе острова № 10.

Возвратившись въ Каиро, Футъ началъ сейчасъ-же готовиться къ взятію, совмѣстно съ сухопутными войсками укрѣпленій острова № 10, чтобы очистить свой путь къ Виксбургу. Островъ этотъ расположенъ въ углу длиннаго изгиба рѣки (фиг. 139), и къ

сѣверо-западу отъ него, внизъ по теченію, находится городъ Новый Мадридъ, который былъ занятъ сильнымъ отрядомъ южанъ, и защищенъ, какъ съ берега, такъ и со стороны рѣки батареями. Тутъ-же находилась и рѣчная флотилія конфедератовъ, состоявшая изъ канонерскихъ лодокъ, передѣланныхъ изъ рѣчныхъ пароходовъ, и вооруженныхъ самою разнообразною артиллеріей.

Сначала сѣверяне двинули берегомъ къ Новому Мадриду отрядъ сухопутныхъ войскъ въ 20,000 человѣкъ, который очень скоро занялъ городъ. Генералъ, командовавшій этимъ отрядомъ, воспользовался тѣмъ, что вода въ рѣкѣ была очень высока, и выстроилъ свои осадныя батареи такъ низко, что непріятельскія канонерскія лодки не могли придать своимъ орудіямъ достаточнаго угла сниженія и всѣ ядра ихъ перелетали черезъ батареи, между тѣмъ какъ послѣднія наносили лодкамъ большія поврежденія, заставившія ихъ удалиться.

Послѣ этого командоръ Футъ съ флотиліей канонерскихъ

лодокъ и бомбардъ подошелъ къ острову № 10 съ сѣвера, и въ продолженіи цѣлой недѣли обстрѣливалъ его укрѣпленіе безъ всякаго видимаго успѣха, такъ какъ суда близко къ нимъ подходить не рѣшались. Онъ очень берегъ свои суда, отлично понимая, что въ случаѣ ихъ гибели, непріятельская флотилія можетъ безнаказанно подняться вверхъ по Миссисипи и легко лишить сѣверянъ всѣхъ плодовъ ихъ страшныхъ усилій по завладѣнію рѣками Тенесси и Кумберландъ. Теченіе-же въ этомъ мѣстѣ, вслѣдствіе крутого поворота чрезвычайно сильно, и въ случаѣ поврежденія машины, лодки, находясь близко къ батареямъ, моментально-бы были снесены подъ самые пушки на островѣ и на лѣвомъ берегу рѣки.

Такимъ образомъ единственная надежда была на взятіе батарей съ тыла войсками находившимися въ Новомъ Мадридѣ, но при нихъ къ несчастью не было транспортовъ, на которыхъ [illegible] могли-бы подняться [illegible] батареямъ, а провести транс-

порта подъ перекрестнымъ огнемъ 70 орудій, находившихся на островѣ № 10 и лѣвомъ берегу рѣки, нечего было и думать. Тогда саперный полкъ, входившій въ составъ отряда, рѣшилъ прорыть каналъ длиною въ 12 миль и глубиною въ 4 фута, который долженъ былъ соединить Новый Мадридъ съ мѣстомъ стоянки флотиліи Фута.

Работая день и ночь, саперы блестящимъ образомъ выполнили принятое на себя дѣло, окончивъ эту работу меньше чѣмъ въ три недѣли, и сейчасъ-же въ Новый Мадридъ были переведены всѣ плоскодонные транспорты и небольшіе буксирные пароходы.

Однако этого было еще мало. Въ виду присутствія въ рѣкѣ непріятельской флотиліи, транспорты не могли двинуться безъ конвоировъ, а канонерскія лодки не могли пройти по вырытому каналу, и волей-неволей приходилось попробовать форсировать проходъ. Для облегченія этого дѣла, Командоръ Футъ, въ одну изъ темныхъ ночей, снарядилъ экспедицію изъ нѣ-

сколькихъ шлюпокъ съ войсками, которымъ удалось незамѣченными подобраться къ самому острову и высадиться на берегъ. Смѣльчаки были уже въ разстояніи нѣсколькихъ саженъ отъ самой сильной батареи, когда ихъ замѣтили часовые, которые выстрѣлами подняли тревогу, чтобы вызвать подкрѣпленіе изъ находившагося за фортомъ укрѣпленнаго лагеря. Теперь все зависѣло отъ быстроты. Часть солдатъ растянулась за батареей, чтобы задержать гарнизонъ, идущій изъ лагеря, а другая часть быстро заклепала всѣ пушки, послѣ чего всѣ немедленно бросились къ шлюпкамъ и благополучно возвратились къ флотиліи.

Заклепка орудій этой батареи была очень важна для графства, такъ какъ она была вооружена самыми сильными (10") орудіями, и фарватеръ находился отъ нея всего въ разстояніи 150 саженъ. Еще къ сѣверу отъ острова южанами была поставлена сильная плавучая батарея, но теперь

Фрутъ рѣшился подвинуться поближе, и, сосредоточивъ свои выстрѣлы на эту батарею, ему скоро удалось ее сорвать съ якорей и сильно повредить, такъ что она затонула въ нѣсколькихъ миляхъ ниже Новаго Мадрида.

Когда такимъ образомъ дѣло прорыва было облегчено, одна изъ броненосныхъ лодокъ приготовилась соединиться съ транспортами. Всѣ болѣе незащищенные части лодки были защищены досками, канатными цѣпями, толстыми кабельтовами, койками и матами; кромѣ того съ одного борта была принайтовлена баржа съ сѣномъ, а съ другого — съ углемъ; чтобы избѣжать шума, производимаго отработаннымъ паромъ, выходившимъ въ трубу, онъ былъ проведенъ въ кожухъ, гдѣ этотъ шумъ заглушался.

Для прорыва была выбрана темная бурная ночь, и начиналась гроза, когда лодка тронулась съ мѣста. Благополучно подошла она къ самому острову, какъ вдругъ, вслѣдствіе отводки отработаннаго пара, пла-

ме начало выкидывать изъ обнихъ трубъ и лодка оказалась на нѣкоторое время ярко освѣщенной. Первые батареи уже были въ это время пройдены, но со слѣдующихъ былъ открытъ сильный огонь. Грохотъ грома и ревъ вѣтра заглушали начавшуюся канонаду; проливной дождь и темнота мѣшали наводить орудія и только частые вспышки молній, освѣщавшія лодку, позволяли южанамъ стрѣлять не совсѣмъ наудачу; ядра, бомбы, картечь и пули свистали и падали кругомъ лодки, но не принесли ей никакого вреда и она вполнѣ благополучно дошла до Новаго Мадрида. Ободренный первымъ успѣхомъ, Футъ въ слѣдующую бурную ночь послалъ еще одну лодку, которая совершила прорывъ также благополучно, какъ и первая.

Чтобы очистить путь войскамъ, эти двѣ лодки поднялись вверхъ по рѣкѣ, и начали обстрѣливать батареи съ тыла, но въ дѣйствіи войскъ уже нужды не оказалось. Южане, сознавая что при такихъ обстоятель-

ствахъ сопротивленіе невоз-
можно, очистили всѣ бата-
реи на берегу, а укрѣпленіе
на островѣ № 10, сдались
флотиліи Командора Фута.
Послѣдній, страдая очень силь-
но отъ раны, полученной имъ
еще при атакѣ форта До-
нельсона, къ несчастью не могъ
продолжать командовать фло-
тиліей, и на его мѣсто былъ
назначенъ Командоръ Дэвисъ.

Сраженіе при Мемфисѣ.

Теперь слѣдующимъ важ-
нымъ пунктомъ на Мисси-
сипи являлся городъ Мем-
фисъ, защищённый выстроен-
нымъ недалеко отъ него вверхъ
по рѣкѣ фортомъ Пиллоу.
Самый городъ укрѣпленій не
имѣлъ и вся надежда южанъ
была на этотъ фортъ и на
флотилію канонерскихъ лодокъ,
изъ которыхъ нѣкоторыя снаб-
жены были чугунными тара-
нами. Надо замѣтить что
вообще канонерки конфеде-
ратовъ, превосходя рѣчныя
суда сѣверянъ въ скорости,
благодаря своей легкости, зна-
чительно уступали послѣд-
нимъ въ крѣпости построй-
ки, броней и артиллеріи.

Спустившись въ Апрѣлѣ
1862 года отъ Новаго Мадрида

къ форту Пиллоу, Командоръ
Дэвисъ началъ устанавливать
бомбарды для его атаки, и въ
это время на него напала
флотилія южанъ, но скоро
должна была убѣдиться въ
своей слабости. Тяжелая ар-
тиллерія сѣверянъ легко про-
бивала тонкую броню ло-
докъ конфедератовъ, и скоро
двѣ изъ нихъ были выведены изъ
строя, вслѣдствіе взрыва кот-
ловъ пробитыхъ бомбами, а
третья затонула отъ та-
раннаго удара. Въ виду та-
кихъ потерь, Командоръ Монд-
гомери, командовавшій фло-
тиліей южанъ, отступилъ къ
Мемфису, предоставивъ фор-
ту Пиллоу обороняться сво-
ими средствами. Однако южа-
не не имѣли возможности
удержать за собой эту пози-
цію въ виду приближенія не-
пріятельскаго отряда въ 20,000
человѣкъ, и очистили фортъ
Пиллоу безъ боя. Тогда Дэ-
висъ направился къ Мем -
фису, а Монтгомери рѣ-
шился сдѣлать послѣднюю
попытку преградить ему
путь. Приблизительно черезъ
мѣсяцъ послѣ первой стычки,
флотиліи встрѣтились вновь

въ одной лишь выше Мемфиса.

Монтгомери располагалъ 8-ю канонерскими лодками, а флотилія сѣверянъ состояла изъ 5 канонерокъ и 4 тарановъ особой конструкціи, только что пришедшихъ изъ Каиро. Тараны эти представляли изъ себя ничто иное, какъ самые быстрые рѣчные пароходы, съ сильно укрѣпленными оконечностями и обшитые броней.

Сраженіе началось артиллерійскимъ боемъ съ дальней дистанціи, и Монтгомери уже началъ отступать, когда на него напали два тарана сѣверянъ. Одному изъ нихъ удалось тараннымъ ударомъ потопить одну изъ непріятельскихъ лодокъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ онъ самъ подвергся такому сильному удару другой лодки, что принужденъ былъ выброситься на мель; за него отомстилъ его товарищъ, протаранивъ его противника, который и пошелъ сейчасъ-же ко дну. Однако второй таранъ оказывается окруженнымъ со всѣхъ сторонъ врагами, которые употребляютъ всѣ усилія чтобы пустить его ко дну, но, къ несчастью южанъ, одна изъ ихъ лодокъ, на-

устремившись въ него, даетъ промахъ и полнымъ ходомъ врѣзывается въ свою-же канонерку, которая моментально тонетъ. Въ это время подоспѣла къ мѣсту боя остальная флотилія сѣверянъ и бой сдѣлался общимъ, причемъ еще одна канонерка южанъ была потоплена снарядомъ, двѣ загорѣлись и взорвались и одна спустила флагъ. Самъ Монтгомери долженъ былъ спасаться вплавь съ горящаго своего судна и искать защиты въ лѣсу. Такимъ образомъ въ полчаса времени южане лишились семи судовъ, а восьмое уцѣлѣло только благодаря своему быстрому ходу. Съ высокихъ береговъ рѣки за ходомъ боя съ величайшимъ безпокойствомъ слѣдили жители Мемфиса, но не было никакой возможности разобрать въ немъ дѣло, такъ какъ 17 судовъ толклись почти на одномъ мѣстѣ, окруженные непроницаемой пеленой порохового дыма. Когда-же послѣдній разсѣялся, зрители убѣдились, что флотилія южанъ перестала существовать и Коммодору Дэвису теперь былъ открытъ свободный путь вплоть до Виксбурга, куда онъ и направилъ свой путь.

Посмотримъ теперь что дѣлала въ это время эскадра Фаррагута, которой предстояло прорваться

въ Миссисипи со стороны моря.

Прорывъ въ Новый Орлеанъ 24го Апрѣля 1862 г.

Входъ въ рѣку оберегали два форта — Филиппъ и Джаксонъ (фиг. 140), представлявшіе изъ себя внѣшнюю защиту города Новаго Орлеана. Форты эти были расположены почти другъ противъ друга, по обѣимъ сторонамъ рѣки, и были вооружены сотней гладкоствольныхъ и нарѣзныхъ орудій различныхъ калибровъ, отъ 6ти до 10ти дюймовъ. Ниже фортовъ, какъ разъ въ томъ мѣстѣ, куда можно было сосредоточить бо́льшую часть орудій, черезъ фарватеръ была протянута толстая канатная цѣпь, которая поддерживалась нѣсколькими затопленными около берега судами. Для поддержки фортовъ южане располагали дюжиной вооруженныхъ пароходовъ и двумя броненосцами очень слабой постройки. Кромѣ того приготовлено было большое количество плотовъ, изъ которыхъ нѣкоторые достигали громадной величины, наполненныхъ горючими веществами, чтобы пускать ихъ горящими внизъ по теченію противъ наступавшихъ непріятельскихъ судовъ.

Составъ эскадры Командора Фаррагута имѣлъ совершенно отличный характеръ отъ флотиліи, дѣйствовавшей въ верховьяхъ Мис-

сиссипи. Онъ имѣлъ въ своемъ распоряженіи (фиг. 141), 1 малый (1500 тоннъ и 6 орудій въ 9 и 8") и 5 большихъ (3000 тоннъ и отъ 16 до 22 орудій въ 9 и 8") корветовъ, 1 пароходо-фрегатъ, (1700 тоннъ и 22 орудія), 11 канонерскихъ лодокъ (500 тоннъ, 1 пушка въ 11" и 3 небольшихъ орудія), и 19 бомбардирскихъ парусныхъ шкунъ (1 мортира въ 13"). Всѣ суда были деревянные и не имѣли никакой броневой защиты, но тѣмъ не менѣе Фаррагутъ рѣшился прорваться съ ними мимо грозныхъ укрѣпленій, защищавшихъ доступъ къ Новому Орлеану.

Первое затрудненіе, которое онъ встрѣтилъ — это проводъ большихъ судовъ черезъ рѣчной баръ, сильно обмелѣвшій во время войны, такъ какъ прекратили свою работу землечерпательныя машины, поддерживавшія въ мирное время на барѣ постоянную глубину, достаточную для прохода въ рѣку самыхъ большихъ морскихъ судовъ. Пришлось разгружать большіе корветы и тащить ихъ помощью буксирныхъ пароходовъ по дну, ожидая съ минуты на минуту нападенія броненосцевъ южанъ. Наконецъ эта утомительная работа была кончена и можно было

приступить къ дѣлу. Сначала предполагалось повредить форты, насколько окажется возможнымъ, бомбардировкой, и послѣ этого начать прорываться мимо нихъ со всей паровой эскадрой и, уничтоживши флотилію южанъ, завладѣть Новымъ Орлеаномъ. Высаженныя послѣ этого, со стороны Мексиканскаго залива, выше фортовъ, войска, должны были завладѣть фортами съ тыла и окончательно утвердиться въ городѣ. Такимъ образомъ прежде всего надо было выбрать удобную позицію для бомбардъ, съ которой они могли-бы успѣшно обстрѣливать форты, не подвергаясь въ то-же время сами огню сильныхъ крѣпостныхъ орудій. Для этой цѣли была произведена рекогносцировка, которая показала, что бомбарды могутъ быть поставлены на правомъ берегу въ разстояніи 20 кабельтововъ отъ фортовъ, въ такомъ мѣстѣ, гдѣ густой лѣсъ, обросшій вьющимися растеніями, вполнѣ защищалъ ихъ отъ прицѣльной стрѣльбы съ фортовъ; однако эта позиція годилась только для бомбардированія форта Джаксона; для обстрѣливанія-же другого форта приходилось ставить бомбарды у лѣваго берега, безъ всякаго прикрытія.

Литографія К. Биркенфельда (В.О. 8-я л., № 1).

Въ серединѣ Апрѣля 1862 года Командоръ Портеръ, имѣвшій подъ своимъ начальствомъ бомбарды, поставилъ ихъ на выбранныя мѣста. Чтобы еще лучше замаскировать бомбарды, расположенныя за лѣсомъ, мачты ихъ были выкрашены въ зеленую краску и убраны вѣтвями; тѣ-же, которыя стояли у лѣваго берега, были также по возможности закрыты камышемъ, вѣтвями и дикимъ виноградомъ. Однако черезъ нѣсколько часовъ послѣ открытія огня, эти бомбарды такъ пострадали отъ мѣткаго огня южанъ, что пришлось ихъ отвести и присоединить къ другому отряду. Къ счастью сѣверянъ, они все-таки успѣли повредить одно самое тяжелое орудіе на фортѣ Филиппъ, который къ тому-же былъ гораздо слабѣе форта Джаксона. Стрѣльба между тѣмъ по этому форту продолжалась безъ перерыва; но судя по огню, который поддерживали южане, можно было думать, что на немъ нѣтъ никакихъ поврежденій, и на пятый день бомбардировки имъ удалось даже наконецъ пробить въ нѣсколькихъ мѣстахъ лѣсъ, защищавшій бомбарды, которыя такимъ образомъ отчасти утра

тили свою безопасность. Северяне уже начали отчаеваться въ успехѣ, но въ это время явился дезертиръ изъ форта Джаксонъ и принесъ хорошія вѣсти. Онъ увѣрялъ, что фортъ почти разрушенъ, всѣ зданія внутри сгорѣли и гарнизонъ находится въ отчаяніи, хотя орудій подбито немного, а потому огонь продолжается. Это сообщеніе придало бодрость сѣверянамъ и бомбардировка продолжалась съ новой энергіей. Пока работали бомбарды, Фаррагутъ послалъ два парохода для изслѣдованія загражденія фарватера; найдя цѣпной бонъ, они хотѣли взорвать затопленныя суда миной, но взрывъ не удался, и пришлось работать по ночамъ подъ сильнымъ огнемъ, чтобы расклепать цѣпь, что и было наконецъ достигнуто съ большимъ трудомъ; послѣ этого уже само теченіе, прижимая затопленныя суда ближе къ берегу, расширило образовавшіяся ворота и проходъ оказался свободенъ. Южане также не оставались безъ дѣла. Каждую ночь они спускали нѣсколько горящихъ плотовъ, которые, спускаясь внизъ по теченію, грозили зажечь встрѣчавшіяся имъ на пути суда сѣве-

ренъ. Когда первый плотъ, представляя изъ себя огромную массу огня, и разбрасывая во всѣ стороны огромные искры и головни, появился передъ сѣверной эскадрой, онъ дѣйствительно нагналъ на нее сильный страхъ, но къ счастью для нея, плотъ прошелъ мимо, никого не задѣвъ, хотя на пути его было до сорока различныхъ судовъ. Послѣ этого рѣшено было принять энергичные мѣры противъ такихъ плотовъ на будущее время. Нѣсколько пароходовъ, находясь постоянно подъ парами, и обладая сильными помпами съ длинными шлангами, сейчасъ-же набрасывались на идущій плотъ и начинали его заливать, и въ тоже время, зацѣпившись за него длинными желѣзными баграми, отбуксировывали его къ берегу. Кромѣ того и всѣ суда эскадры были снабжены баграми и средства для тушенія пожара постоянно находились въ полной готовности. Такимъ образомъ плоты не принесли сѣверянамъ никакого вреда.

Наконецъ послѣ 6 дней усиленной бомбардировки, Фаррагутъ рѣшился на прорывъ, сдѣлавъ предварительно цѣлый рядъ распоряженій, чтобы обезпечить

своимъ судамъ успѣхъ въ этомъ дѣ-
лѣ. Верхній рангоутъ былъ убранъ
и вмѣстѣ съ запасными свезенъ
на берегъ, чтобы очистить верх-
нюю палубу, надъ которой были
протянуты крѣпкія сѣтки, спле-
тенныя изъ троса достаточной
толщины, чтобы оберегать ору-
дійную прислугу, отъ падающихъ
сверху обломковъ. Такъ какъ су-
дамъ предстояло держаться все
время прямо противъ теченія,
вслѣдствіе чего стрѣльба по бор-
ту должна была уступить
мѣсто стрѣльбѣ по носу и по
кормѣ, были приложены всѣ
усилія, чтобы очистить ко-
нечности судовъ отъ снастей
и вооружить ихъ сильнѣе, по-
ставивъ орудія на полубакѣ и
полуютѣ. Кромѣ того десант-
ныя орудія были подняты на
марсы, чтобы обстрѣливать
сверху прислугу у береговыхъ ору-
дій. Чтобы, при постановкѣ
на мель, суда не заворачивало
теченіемъ, дифферентъ былъ
на всей эскадрѣ сдѣланъ на
нѣсколько дюймовъ на носъ,
такъ что суда могли приткнуться
нуться къ мели, не иначе какъ
носомъ. На случай поврежденія
въ машинѣ, каждое судно долж-
но было имѣть въ готовности

кабельтовъ, поданный въ кормовой портъ, для буксировки своего заднего мателота.

Запасные команды должны были быть напрактикованы въ дѣлѣ тушеніе пожара и задѣлываніе пробоинъ, и средства для этого слѣдовало имѣть во время боя въ полной готовности.

На случай абордажа, на гротъ-русленяхъ предписано было имѣть тяжелый верпъ съ горденемъ, проведеннымъ въ блокъ на нокъ грота-рея, чтобы бросить его на непріятельскую палубу.

Такъ какъ предвидѣлся ночной бой, то чтобы съ середины судна можно было различать, что дѣлается въ носу и на кормѣ, палуба, пушечные станки и всѣ принадлежности были тамъ выкрашены въ бѣлый цвѣтъ; этотъ контрастъ въ цвѣтѣ окраски давалъ возможность на большомъ разстояніи различать въ полной темнотѣ всѣ предметы, выкрашенные въ бѣлый цвѣтъ. Особенное вниманіе было обращено на защиту котловъ и машины отъ непріятельскихъ снарядовъ, такъ

какъ при прорывѣ, самое опасное было потерять возможность двигаться впередъ. Для этой цѣли послужили мѣшки съ углемъ, мусоромъ и пескомъ, койки, тросы, маты и т. п.; кромѣ того, по предложенію одного изъ судовыхъ механиковъ, всѣ якорные цѣпи были прибиты противъ машинъ къ бортамъ въ два ряда, образуя такимъ образомъ импровизированную броневую защиту.

Для прорыва эскадра должна была выстроиться въ двѣ кильватерныя колонны, изъ которыхъ лѣвая, болѣе сильная, должна была дѣйствовать по форту Джаксонъ, а правая — по форту Филиппъ, причемъ каждое судно должно было стрѣлять только съ одного борта, обращеннаго къ ближайшему берегу, чтобы не попасть въ своихъ. Большія суда находились впереди, чтобы, усмиривши огонь фортовъ своими выстрѣлами, сдѣлать прорывъ для слабыхъ канонерскихъ лодокъ болѣе легкимъ.

Чтобы быть увѣреннымъ, что южане не исправили цѣпной бонъ, Фаррагутъ, черезъ нѣсколько дней послѣ его

поврежденіе, послали шлюпку съ британскаго корвета удостовѣриться въ этомъ. Не будучи замѣчена съ фортовъ, она ночью протралила съ дномъ потомъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ по проходу и убѣдилась что онъ совершенно чистъ. Второй разъ такая рекогносцировка была произведена въ ту самую ночь, на которую былъ назначенъ прорывъ, и несмотря на то, что на этотъ разъ шлюпка была замѣчена южанами, открывшими по ней огонь, она выполнила свое назначеніе.

Будучи такимъ образомъ вполнѣ увѣренъ въ томъ что проходъ свободенъ, Фаррагутъ двинулся съ своею эскадрою впередъ въ четвертомъ часу утра 24 Апрѣля, причемъ всѣ бомбарды открыли страшный огонь по фортамъ и должны были не прекращать его до тѣхъ поръ, пока эскадра не подойдетъ къ тому мѣсту, гдѣ было устроено загражденіе.

Однако при съемкѣ съ якоря на сильномъ теченіи, эскадра никакъ не могла выстроиться въ указанномъ порядкѣ и напр. впереди всѣхъ

оказалось нѣсколько канонерскихъ лодокъ, мѣсто которыхъ было назначено позади. За ними шли корветы и пароходо-фрегаты, а потомъ уже слѣдовали остальные канонерскія лодки, причемъ всѣ суда шли группами, безъ всякаго строя.

Южане очевидно ждали прорыва, потому что сейчасъ-же открыли огонь изъ всѣхъ орудій и начали пускать одинъ за другимъ горящіе плоты.

Ночь стояла тихая и темная и по рѣкѣ стлался туманъ; вслѣдствіе этого дымъ отъ выстрѣловъ и горѣвшихъ плотовъ ложился такъ густо надъ рѣкой и берегами, что артиллеристы, какъ на судахъ, такъ и на укрѣпленіяхъ могли цѣлиться другъ во друга только по блеску выстрѣловъ противника. Это обстоятельство конечно было гораздо выгоднѣе для прорывающагося флота, нежели для фортовъ.

Въ общемъ сраженіе шло такъ. Подходя къ мѣсту, гдѣ было загражденіе, суда поочередно попадали подъ перекрестный огонь съ фортовъ, съ которыми и вступали въ оживленный артиллерійскій бой.

Смотря по своей скорости

хода, суда оставались въ сферѣ огня береговыхъ укрѣпленій отъ одного часа до двухъ, но выйдя изъ этой сферы, они должны были еще вступать въ сраженіе съ флотиліей южанъ, расположенной выше фортовъ.

При вступленіи въ бой порядокъ, въ которомъ слѣдовали суда, былъ окончательно нарушенъ, такъ какъ каждому изъ нихъ безпрестанно приходилось давать задній ходъ и поворачивать то въ одну, то въ другую сторону, чтобы избѣгать столкновеній со своими судами и съ горящими плотами.

Впереди, какъ уже было сказано выше, шли три канонерскія лодки. Несмотря на усиленный огонь съ фортовъ, они благополучно вышли изъ сферы ихъ огня, причемъ только одна изъ нихъ, передовая, пострадала очень сильно, такъ какъ въ корпусъ и рангоутъ ея попало 42 снаряда. Но здѣсь эти три лодки со всѣхъ сторонъ были атакованы флотиліей южанъ, причемъ одна изъ нихъ затонула отъ таранного удара и вообще имъ пришлось-бы плохо, если-бы къ нимъ не подоспѣли на выручку, шедшіе сзади, корветы, быстро истребившіе боль-

Лейтенантъ Кисилевъ

шую часть непріятельскихъ лодокъ. Послѣдніе своимъ огнемъ изъ большихъ орудій и съ марсовъ значительно ослабили огонь фортовъ, такъ что заднія канонерскія лодки прошли почти безъ поврежденій, и въ особенности тѣ, которыя шли очень близко къ укрѣпленіямъ, такъ какъ всѣ снаряды тогда перелетали черезъ нихъ. Впрочемъ двѣ изъ этихъ канонерокъ принуждены были возвратиться, наткнувшись на остатки цѣпнаго бона; пока они выпутывались изъ загражденія, уже разсвѣло и остальной флотъ далеко ушелъ впередъ; съ ихъ стороны было-бы конечно безуміемъ прорываться при такихъ условіяхъ однимъ, подвергаясь хорошо направленнымъ выстрѣламъ, а потому они возвратились назадъ къ бомбардамъ и присоединились къ отряду Коммодора Портера.

Изъ дѣйствій отдѣльныхъ судовъ заслуживаетъ особаго описанія проходъ мимо фортовъ флагманскаго корвета „Hartford". Въ третьемъ часу утра, когда онъ уже находился нѣсколько выше форта Джаксона, но еще въ сферѣ огня послѣдняго, съ лѣвой стороны корвета показался быстро несшійся на него горящій плотъ

Желая избѣжать его, „Hartford" быстро повернулся къ берегу, но къ несчастью приткнулся къ мели и плотъ всё-таки на него навалилъ. Огненная волна охватила весь носъ, пламя начало черезъ пушечные порта проникать на палубу и фок-мачта уже загорѣлась. За нѣсколько минутъ передъ этимъ загорѣлась отъ разрыва бомбы кают-компанія, а оба форта осыпали корветъ массою ядеръ и бомбъ. Казалось что пришелъ конецъ „Hartford"-у, но Фаррагутъ и его подчиненные ни на одну минуту не потеряли присутствіе духа. Прислуга оставалась у орудій, продолжая стрѣлять, какъ-бы не зная о пожарѣ, тушеніемъ котораго энергично занялись пожарные партіи, и корветъ, давши полный ходъ назадъ, медленно сползъ съ мели и освободился отъ плота, послѣ чего скоро и пожаръ былъ потушенъ. Одинъ изъ броненосцевъ южанъ, во время боя не двинулся съ мѣста и простоялъ около фортовъ, не сдѣлавши ни одного выстрѣла, но другой, таранъ „Manassas", стараясь нанести всевозможный вредъ прорывающемуся флоту. Оставивъ безъ вниманія передовые канонерскія лодки, онъ напра-

вился къ слѣдующимъ за нимъ, большимъ судамъ и ударилъ въ лѣвый бортъ пароходо-фрегата „Missisipi", сдѣлавъ въ него одновременно выстрѣлъ изъ своего носового орудія. Ударъ этотъ былъ для пароходо-фрегата совершенно неожиданъ, такъ что вся команда была сбита съ ногъ, но, будучи нанесенъ съ небольшого хода, онъ не проломилъ бортъ „Missisipi", который такимъ образомъ спасся отъ вѣрной гибели. Послѣ этого „Manassas" встрѣтилъ корветъ „Brooklyn", только что сошедшій съ мели и бросился на него, но попалъ своимъ тараномъ какъ разъ въ то мѣсто борта, которое было защищено цѣпями, что помѣшало ему пробить корветъ насквозь. Выпущенное, одновременно съ ударомъ, ядро пробило бортъ корвета и остановилось въ мѣшкахъ съ пескомъ, защищавшихъ паровые котлы и паровую коробку. Потерпѣвъ два раза неудачу, „Manassas", направился дальше внизъ по теченію. Утромъ, когда уже было совершенно свѣтло, „Manassas" показался вновь идя вверхъ по теченію. Увидѣвшій его командиръ пароходо-фрегата „Missisipi", пользуясь близостью флагманскаго корвета, попросилъ

разрѣшенія у адмирала атаковать тараномъ. Получивъ утвердительный отвѣтъ, „Missisipi" направился къ непріятелю съ намѣреніемъ нанести ему таранный ударъ, но послѣдній сейчасъ же направился къ берегу, выбросился на мель и вся команда его быстро скрылась въ лѣсу, предавши огню свое судно.

Къ 9ти часамъ утра вся эскадра Фаррагута собралась выше фортовъ, совершивъ такимъ образомъ прорывъ благополучно, потерявъ одну лодку и 184 человѣка убитыми и ранеными. Защита котловъ и машинъ оказалась въ высшей степени дѣйствительной, такъ какъ, хотя въ суда попало 165 снарядовъ, ни одинъ изъ нихъ не повредилъ машину ни на одномъ суднѣ, не считая незначительнаго поврежденія подшипника на пароходо-фрегатѣ „Missisipi", которое нисколько не помѣшало ему атаковать таранъ „Manassas". Въ то-же время южане потеряли одинъ броненосецъ и двѣ трети своихъ пароходовъ, изъ которыхъ только одинъ былъ взятъ въ плѣнъ, а остальные были сожжены и потоплены.

Не теряя времени, Фарра-

путь сейчасъ-же направился вверхъ по рѣкѣ; легко заставилъ замолчать двѣ небольшія батареи, сооруженныя южанами около самого города, подступилъ къ Новому Орлеану и потребовалъ его сдачи. Онъ засталъ тамъ оба берега въ огнѣ: это южане жгли пароходы, хлопокъ, каменный уголь, нѣсколько строившихся броненосныхъ и деревянныхъ военныхъ судовъ, чтобы все это не досталось въ руки непріятеля. Конечно южанамъ нечего было и думать защищаться въ Новомъ Орлеанѣ, не имѣвъ для этого никакихъ средствъ и городъ принужденъ былъ немедленно сдаться Фаррагуту.

Пока все это происходило въ Новомъ Орлеанѣ, Командоръ Портеръ предложилъ сдаться фортамъ Джаксонъ и Филиппъ, но получилъ отказъ. Тогда онъ приказалъ открыть вновь огонь съ бомбардирскихъ шкунъ, и въ тоже время бывшій при эскадрѣ отрядъ транспортовъ съ войсками, подъ командой генерала Батлера, началъ высаживать войска въ тылу форта Филиппъ. Видя что сопротивленіе безполезно, южане черезъ четыре дня послѣ прорыва эскадры Фаррагута,

сдали форты Командору Портеру; ему однако-же не удалось овладѣть четырьмя оставшимися пароходами и броненосцемъ, которые были зажжены южанами въ самый моментъ подписанія капитуляціи.

Соединеніе Фаррагута съ Дэвисомъ у Виксбурга 29 Іюня 1862 г.

Послѣ взятія Новаго Орлеана, Фаррагутъ рѣшилъ немедля двинуться вверхъ по рѣкѣ, оставивъ городъ во власти Генерала Батлера. Раздобывшись съ громаднымъ трудомъ углемъ для своихъ судовъ, онъ двинулся впередъ, почти не встрѣчая на пути никакого сопротивленія, и въ серединѣ Мая передовой его отрядъ уже явился передъ Виксбургомъ и потребовалъ сдачи. Южане отвѣтили гордымъ отказомъ, такъ какъ Виксбургъ былъ защищенъ многочисленными батареями, и они считали, что ни одно судно не въ состояніи пройти мимо нихъ, не будучи потопленнымъ. Когда подошелъ къ Виксбургу самъ Фаррагутъ съ главными силами, онъ ясно увидѣлъ (Фиг. 142), что взять городъ, безъ содѣйствія многочисленнаго корпуса войскъ, положительно невозможно; между тѣмъ войскъ у него не имѣлось и не было надежды получить ихъ въ скоромъ времени, такъ

какъ сѣверяне терпѣли одну неудачу за другой на сухопутномъ театрѣ войны и этими событіями вниманіе правительства было отвлечено отъ Виксбурга. Вмѣстѣ съ тѣмъ, обративъ вниманіе на то что батареи Виксбурга большею частью были расположены очень высоко, Фаррагутъ нашелъ возможнымъ прорваться мимо нихъ для соединенія съ Дэвисомъ (стр. 477) и сейчасъ-же приступилъ къ приготовленіямъ для этой операціи. Изъ Новаго Орлеана была потребована бомбардная флотилія Портера, и какъ только она прибыла и была установлена на выбранную заранѣе позицію, Фаррагутъ въ 2 часа ночи на 29е Іюня двинулся къ городу, поддерживаемый огнемъ бомбардъ. Южане сейчасъ-же открыли стрѣльбу со всѣхъ батарей, но суда, пробывъ въ сферѣ огня около 1½ часа, не потерпѣли почти никакихъ поврежденій и Фаррагутъ благополучно соединился съ Дэвисомъ, ставшимъ на якорь противъ устья рѣки Язу. Пройдя мимо Виксбурга, Фаррагутъ еще разъ доказалъ, что эскадра, даже деревянныхъ судовъ, можетъ всегда прорваться мимо береговыхъ укрѣп-

Литографія Н. Гиршенфельда (В. О. 8 лин., № 1)

леній, въ особенности высоко расположенныхъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ онъ не былъ въ состояніи нанести этимъ укрѣпленіемъ ни малѣйшаго вреда, отчасти-же вслѣдствіе большой ихъ высоты. Часть эскадры Фаррагута осталась ниже Виксбурга, чтобы слѣдить за теченіемъ рѣки Миссисипи до Новаго Орлеана и уничтожать всѣ попытки южанъ, владѣвшихъ обоими берегами, возводить какія-либо укрѣпленія. Конечно въ этомъ-бы не встрѣтилось надобности, если [-бы сѣверяне] имѣли достаточно войскъ, чтобы занять всѣ города, которыми завладѣлъ флотъ.

Дѣло эскадры сѣверянъ съ броненосцемъ южанъ „Arcansas". 15 Іюля 1862 г.

Около двухъ недѣль эскадра сѣверянъ находилась въ полномъ бездѣйствіи, поджидая прибытія сухопутныхъ войскъ, чтобы сдѣлать попытку взять Виксбургъ. Въ это время до нихъ дошли слухи, что въ рѣкѣ Язу непріятель заканчиваетъ постройку броненосца „Arcansas", одного типа съ знаменитымъ „Merrimack"-омъ, который, по мнѣнію южанъ, долженъ былъ очистить рѣку отъ судовъ сѣверянъ и лишить послѣднихъ плодовъ всѣхъ ихъ многочисленныхъ побѣдъ.

Вслѣдствіе этого Фаррагутъ

послалъ для рекогносцировки три канонерскія лодки, которыя, поднимаясь вверхъ по рѣкѣ Язу, чтобы собрать подробныя свѣдѣнія о броненосцѣ, совершенно неожиданно столкнулись носъ къ носомъ съ „Arcansas"-омъ, идущимъ по нимъ полнымъ ходомъ. Конечно они сейчасъ-же повернули назадъ, отстрѣливаясь изъ кормовыхъ пушекъ но „Arcansas" быстро нанесъ имъ тяжкія поврежденія изъ своихъ 8ми дюймовыхъ нарѣзныхъ орудій, и, преслѣдуя ихъ по пятамъ, вылетѣлъ за ними въ Миссисипи, гдѣ стояла на якорѣ вся эскадра. Появленіе его было совершенно неожиданно для сѣверянъ, которые стояли всѣ безъ паровъ и могли только провожать, быстро несшійся мимо нихъ, броненосецъ бѣглымъ огнемъ изъ своихъ орудій. Послѣдній отстрѣливаясь спокойно прошелъ среди бѣла дня мимо всей эскадры и сталъ на якорь подъ пушками городскихъ укрѣпленій. Нѣсколько странно, что „Arcansas" не попробовалъ пустить въ дѣло свой таранъ, проходя мимо длинной линіи деревянныхъ судовъ, лишенныхъ возможности двигаться, вѣроятно снарядыме-

редовыхъ судовъ съверянъ сильно повредили его трубу, отчего упалъ паръ и онъ не надъялся имъть достаточный ходъ для маневрированія на быстромъ теченіи. Во время этого артиллерійскаго боя, какъ это было и въ двухъ съ „Merrimack"-омъ, ни одинъ снарядъ не могъ пробить брони „Arcansas"-а, между тъмъ какъ многія суда съверянъ, понесли большія потери отъ попавшихъ въ нихъ непріятельскихъ бомбъ.

Попытки съверянъ уничтожить „Arcansas".

Прорывъ „Arcansas"-а явился большимъ несчастьемъ для съверянъ. Съ минуты на минуту онъ могъ сняться съ якоря, отправиться внизъ по теченію и легко уничтожить всъ непріятельскія суда вплоть до впаденія Миссисипи въ море. При такихъ обстоятельствахъ медлить было чрезвычайно опасно и Фаррагутъ немедленно ръшился сдълать попытку уничтожить броненосецъ.

Въ первую-же темную ночь, въ то время какъ флотилія Дэвиса, бомбардировала укръпленія, Фаррагутъ двинулся со своими судами внизъ по теченію, чтобы напасть на „Arcansas". Однако вслъдствіе темноты,

ни съ одного судна не могли замѣтить гдѣ стоитъ броненосецъ, который не выдавалъ себя ни однимъ выстрѣломъ, и результатомъ этой попытки явился лишь новый удачный прорывъ деревянной эскадры Фаррагута мимо укрѣпленій. Тогда была уже сдѣлана дневная попытка уничтожить броненосецъ. Бомбардная флотилія Портера получила приказаніе открыть усиленный огонь по укрѣпленіямъ, и въ то-же время двѣ броненосныя лодки направились къ „Arcansas"-у, который стоялъ ошвартовившись у берега, съ цѣлью его протаранить. Одна изъ нихъ сѣла на мель въ разстояніи нѣсколькихъ саженъ отъ броненосца, и, пробывъ около десяти минутъ подъ сосредоточеннымъ огнемъ множества орудій, принуждена была отступить. Другая, имѣя очень тонкую броню, потерпѣла такія сильныя поврежденія, что едва-едва добралась до своей эскадры.

Такимъ образомъ попытки сѣверянъ уничтожить „Arcansas" окончились ничѣмъ.

Отступленіе сѣверянъ отъ Виксбурга.

Между тѣмъ небольшой отрядъ сѣверянъ осадилъ Виксбургъ съ суши,

но его оказалось далеко не достаточно для выполненія всѣхъ трудностей возложенной на него задачи. Къ тому-же наступило самое жаркое время года и скоро у генерала командовавшаго отрядомъ, по его словамъ, здоровыхъ людей не доставало для присмотра за больными.

Такъ какъ подкрѣпленій получить было не откуда, Фаррагутъ посадилъ войска на суда и отступилъ къ городу Батонъ-Ружъ, который и былъ занятъ этими войсками.

Дэвису съ своей флотиліей также пришлось отступить отъ Виксбурга.

Кромѣ большого числа больныхъ, оказавшихся на флотиліи, онъ получилъ извѣстіе, что южане, воспользовавшись сосредоточеніемъ всѣхъ его судовъ у Виксбурга, нападаютъ на грузовые и почтовые пароходы и собираются переправить черезъ рѣку съ праваго берега значительные подкрѣпленія людьми и провіантомъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, послѣ удаленія отъ Виксбурга Фаррагута съ войсками, присутствіе флотиліи Дэвиса у этого города являлось совершенно безполезнымъ. Такимъ образомъ

взятие Виксбурга являлось невыполнимымъ, вслѣдствіе отсутствія достаточнаго количества сухопутныхъ войскъ.

Уничтоженіе своими экипажами броненосца „Arcansas" 6 Августа 1862 г.

Южане между тѣмъ перешли въ наступленіе и атаковали Батонъ-Ружъ съ сухого пути. Одновременно съ этимъ подошелъ къ этому городу изъ Виксбурга и „Arcansas", чтобы уничтожить канонерскія лодки, поддерживавшія своимъ огнемъ гарнизонъ. На пути у него испортилась машина, и онъ принужденъ былъ остановиться, не доходя немного до Батонъ-Ружа, для исправленія. Выходъ броненосца былъ замѣченъ Портеромъ, который командовалъ отрядомъ, защищавшимъ городъ, и лодки, изъ которыхъ одна была броненосная, сейчасъ же направились вверхъ по рѣкѣ. Не будучи совершенно въ состояніи управляться, „Arcansas" принужденъ былъ выброситься на берегъ, а Портеръ, занявъ удобную позицію, началъ осыпать его градомъ снарядовъ, которые скоро произвели на броненосцѣ пожаръ. Не будучи въ состояніи потушить огонь, команда его спаслась на берегъ, и черезъ нѣсколько времени „Arcansas" взле-

тыми на воздухъ, окончивъ такимъ образомъ недолговременное свое существованiе.

Прорывъ Фаррагута мимо порта Гудсона. 14 Марта 1863 г.

Затѣмъ до весны 1863 года положенiе дѣлъ на рѣкѣ Миссисипи оставалось безъ перемѣны, такъ какъ флотъ ничего не могъ предпринять безъ сухопутныхъ войскъ, которыхъ все еще не было. Вслѣдствiе этого южане имѣли возможность значительно усилить защиту Виксбурга, и кромѣ того имъ удалось возвести грозныя укрѣпленiя у Порта Гудсона. Такимъ образомъ часть рѣки между этими двумя городами вновь оказалась во власти конфедератовъ.

Однако-же нельзя сказать, чтобы флотъ оставался въ это время безъ дѣла. Фаррагутъ былъ занятъ наблюденiемъ за теченiемъ рѣки отъ Батонъ-Ружа до устья, и побережьемъ Мексиканскаго залива, гдѣ все еще не удавалось установить дѣйствительную блокаду. Флотилiя верхней Миссисипи, командованiе которой перешло отъ Дэвиса къ Портеру, продолжала владѣть всѣмъ теченiемъ рѣки до Виксбурга, остав...

разсылали небольшія экспедиціи по притокамъ для уничтоженія непріятельскихъ судовъ, амбаровъ и различныхъ преградъ, выроставшихъ какъ грибы.

Весною 1863 года правительство обратило наконецъ серьезное вниманіе на положеніе дѣлъ на рѣкѣ Миссисипи. Виксбургъ и Портъ Гудсонъ были осаждены многочисленными отрядами войскъ. Выше перваго и ниже втораго, Адмиралы Портеръ и Фаррагутъ со своими эскадрами находились въ полной готовности оказать помощь осаждающимъ.

Теперь конечно очень важно было завладѣть теченіемъ рѣки между вышеозначенными двумя портами, а потому Фаррагутъ рѣшился съ частью своей эскадры прорваться мимо укрѣпленій Порта Гудсона. Правда, Портеру удалось провести въ эту часть рѣки два свои лодки, которыя благополучно прорвались мимо укрѣпленій Виксбурга, но одна изъ нихъ, ставши въ рѣку Красной на мель, была взята южанами въ плѣнъ, а другая потоплена тараннымъ уда-

рами цѣлаго отряда лодокъ конфедератовъ.

Портъ Гудсонъ расположенъ на лѣвомъ берегу, въ вершинѣ очень крутаго поворота рѣки (фиг. 143), теченіе которой достигаетъ здѣсь страшной силы. Батареи всѣ были расположены на лѣвомъ берегу невысоко отъ воды, что дѣлало ихъ очень опасными для прорыва.

Фаррагутъ имѣлъ въ своемъ распоряженіи 3 корвета, 1 пароходо-фрегатъ, 3 деревянныя и 1 броненосную канонерскія лодки и нѣсколько бомбардъ. Кромѣ того отрядъ сухопутныхъ войскъ долженъ былъ въ моментъ прорыва сдѣлать нападеніе на городъ, чтобы отвлечь вниманіе непріятеля отъ флота. Для прорыва Фаррагутъ распредѣлилъ свои суда на пары, причемъ каждую пару должны были составлять корветъ и, прикрѣпленная къ лѣвому его борту, лодка. Пароходо-фрегатъ долженъ былъ идти одинъ, такъ какъ колесные кожухи мѣшали прикрѣпить лодку.

Такой пріемъ былъ употребленъ Фаррагутомъ, чтобы лодка, въ случаѣ поврежденія въ машинѣ корвета могла бы

[illegible]

вытащить его изъ огня въ ту или другую сторону, такъ какъ иначе быстрымъ теченіемъ на крутомъ поворотѣ судно неминуемо должно быть снесено на мель подъ самые батареи. Лодки-же, будучи защищены со стороны батарей корпусомъ корвета, вполнѣ могли надѣяться, что машина ихъ не будетъ повреждена. Такая предусмотрительность Фаррагута блестящимъ образомъ оправдалась во время прорыва.

Въ 11 ч. ночи Фаррагутъ двинулся впередъ, находясь на корветѣ „Hartford", въ головѣ колонны; въ это-же время бомбарды и броненосная лодка открыли по укрѣпленіямъ огонь, которые немедленно начали отвѣчать изъ всѣхъ орудій. „Hartford", вмѣстѣ съ принайтовленной къ нему лодкой, быстро подвигался впередъ, причемъ лоцмана пришлось помѣстить для указанія пути на крюйсъ-марсъ, такъ какъ внизу ничего не было видно изъ-за густыхъ клубовъ пороховаго дыма. Батареи громили его правый бортъ, а съ лѣвой стороны южанами былъ открытъ учащенный ружейный огонь, на который отвѣчала лодка картечью. До мыса шло все благо-

получно, но тутъ сильное струе теченіе отбросило носъ корвета вправо, онъ повернулся поперекъ фарватера и его прямо понесло на мели лѣваго берега подъ батареи, которые открыли по нёмъ усиленной огонь.

Положеніе было критическое, усиленное только, что принайтовленная лодка ужасно мѣшала управляться. Фаррагутъ однако не потерялся, и сейчасъ-же приказалъ лодкѣ дать полный ходъ назадъ, тогда какъ машина корвета работала полнымъ ходомъ впередъ. Вслѣдствіе такого маневра корветъ началъ понемногу заворачивать влѣво и скоро могъ продолжать свой путь. Опасное мѣсто такимъ образомъ было пройдено и корветъ благополучно вышелъ изъ сферы огня укрѣпленій.

Остальные суда отдѣлались не такъ благополучно. Когда слѣдующая пара дошла до мыса, какъ разъ въ самый критическій моментъ, ядро пробило правый бортъ корвета и ударило въ предохранительный клапанъ, повредивъ кромѣ того паровую трубу, отчего паръ совершенно упалъ и распространился по всему судну. Такъ какъ лодки не вытащить было

корветъ противъ теченія, то пара эта повернула назадъ и стала на прежнее якорное мѣсто.

Слѣдующую пару опять у того-же мыса тоже откинуло теченіемъ и, несмотря на всѣ усилія повернуть, корветъ сталъ на мель подъ выстрѣлами батарей. Лодка отдала найтовы, чтобы помочь ему сойти и тоже была нанесена на мель. Прошло около получаса времени, пока лодка, снявшись съ мели сначала сама, стащила и корветъ, а батареи все продолжали ихъ осыпать градомъ ядеръ и бомбъ. Несмотря однако на сильныя поврежденія, раненый командиръ рѣшилъ все-таки прорываться и двинулся впередъ, но опять какъ разъ у опаснаго мыса подшипники такъ разгорячились, что пришлось остановить машину. Корветъ опять понесло и лодкѣ едва едва удалось его выбуксировать изъ сферы огня назадъ на старое якорное мѣсто. Пароходо-фрегатъ „Missisipi" почти уже прошелъ всѣ батареи, какъ вдругъ всталъ на мель и такъ крѣпко, что послѣ болѣе чѣмъ получасовой работы онъ нисколько не подвинулся назадъ; южане-же сосредоточили на

немъ въ это время выстрѣлы всѣхъ своихъ орудій. Тогда рѣшено было команду свезти на берегъ, а пароходъ зажечь, что и было исполнено. Когда уже онъ горѣлъ, „Missisipi" снесло съ мели и потащило внизъ по теченію; скоро страшный взрывъ извѣстилъ объ окончательной гибели пароходо-фрегата.

Такимъ образомъ Фаррагутъ оказался выше Порта Гудсона всего съ двумя судами, отдѣленный отъ своихъ.

Не раздумывая однако ни одной минуты, онъ направился къ Виксбургу и далъ знать Портеру о своемъ прибытіи, прося прислать къ нему въ помощь нѣсколько судовъ. Изъ двухъ отправленныхъ лодокъ, одна прорвалась благополучно, а другая была потоплена выстрѣлами съ батарей. Имѣя такимъ образомъ въ своемъ распоряженіи одинъ корветъ и двѣ лодки, Фаррагутъ дѣятельно занялся наблюденіемъ надъ рѣкой между Виксбургомъ и Портомъ Гудсономъ, уничтожая батареи, засады и забирая пароходы и баржи съ различными припасами, которые южане пытались переправить на восточный

берегъ Миссисипи.

Взятие Виксбурга 4 Іюля 1863 г.

Осада Виксбурга между тѣмъ шла своимъ чередомъ, но довольно неудачно для сѣверянъ. Всѣ пѣхо атаки съ сѣверо-востока были отбиты и Генералъ Грантъ, командовавшій арміей объявилъ, что единственное средство взять Виксбургъ состоитъ въ томъ, чтобы выше города (фиг. 142) переправить корпусъ войскъ на правый берегъ, перевести его западнымъ черезъ полуостровъ, переправить обратно на лѣвый берегъ и напасть на городъ съ юго-востока. Первая часть этого плана была выполнена легко съ помощью флотиліи Портера, но вторая требовала прорыва флотиліи мимо укрѣпленій, къ чему Портеръ рѣшился прибѣгнуть въ крайнемъ случаѣ.

Только когда каналъ черезъ полуостровъ оказался совершенно неудачнымъ, Портеръ ночью 16го Апрѣля 1863 года, двинулся внизъ по теченію съ 7ю броненосными канонерскими лодками и нѣсколькими транспортами, защитивъ суда свои баржами съ углемъ, тюками сѣна и хлопка. Пробывъ около 2хъ часовъ въ сферѣ огня укрѣпленій и потерявъ только одинъ транспортъ, потопленный выстрѣлами, вся флотилія съ очень незначитель-

нными поврежденіями стала на якорь ниже Виксбурга.

Корпусъ войскъ былъ сейчасъ-же переправленъ съ помощью флотиліи на лѣвый берегъ, и Виксбургъ, окруженный со всѣхъ сторонъ войсками и флотомъ, лишенный всякаго продовольствія, сдался на капитуляцію 4^го Іюля 1863 года.

Взятіе порта Гудсона 7^го Іюля 1863 г.

Между тѣмъ портъ Гудсонъ энергично защищался противъ атакъ съ воды и суши. Больше мѣсяца два отряда судовъ, выше и ниже города и сухопутные батареи громили портъ Гудсонъ, но онъ продолжалъ крѣпко держаться и сдался сѣвернымъ только 7^го Іюля 1863 года, когда конфедераты узнали о паденіи Виксбурга.

Такимъ образомъ сѣверяне завладѣли наконецъ всѣмъ теченіемъ рѣки Миссисипи, но дѣло флота было далеко еще не кончено. Надо было сохранить за собой обладаніе рѣкой, а это было не такъ-то легко при ея огромномъ протяженіи. Для этой цѣли была сформирована особая рѣчная бригада, состоявшая изъ всѣхъ родовъ оружія; въ распоряженіи ея находилось нѣсколько судовъ приспособленныхъ для удобнаго помѣщенія десанта

и лошадей и даже быстрой ихъ высадки на берегъ. Эти суда, вмѣстѣ съ канонерскими лодками, безпрерывно осматривали весь берега, и немедленно уничтожали всякія попытки южанъ къ возведенію какихъ-либо укрѣпленій, и эта утомительная работа должна была продолжаться до самаго конца войны.

Атака Чарльстона съ моря. 7го Апрѣля 1863 г.

Обратимся теперь къ дѣйствіямъ флота со стороны океана. Къ началу 1863 года, благодаря быстрому увеличенію флота сѣверянъ, установленіе блокады сильно подвинулось впередъ и оставалось только завладѣть нѣсколькими укрѣпленными портами, находившимися еще во власти южанъ, чтобы окончательно лишить отпавшіе штаты всякой помощи извнѣ. Самымъ важнымъ изъ этихъ портовъ считался Чарльстонъ, защищенный многочисленными укрѣпленіями. Городъ этотъ (Фиг. 142.) расположенъ на мысу между двумя рѣками, устье которыхъ и образуютъ рейдъ, ограниченный съ сѣвера островомъ Салливанъ, а съ юга островами Джемсъ и Моррисъ. Форты и батареи были распол-

Литографія К. Биркенфельда (В.О. 8 л. № 1.)

женъ такимъ образомъ, что суда входящія съ моря: сначала попадали въ первый кругъ огня, составленный изъ 76 нарѣзныхъ и гладкоствольныхъ орудій, калибромъ отъ 7 до 10 дюймовъ. Большая часть этихъ орудій находилась на каменномъ фортѣ Самтеръ, выстроенномъ на искуственномъ островкѣ посреди входа на рейдъ, а остальные составляли вооруженіе форта Моултри и двухъ батарей, расположенныхъ на островѣ Сюлливанъ. Проходъ между фортами имѣлъ всего 5 кабельтововъ ширины и былъ загражденъ цѣпями, сваями и минами. Въ случаѣ прорыва черезъ этотъ кругъ, флотъ долженъ былъ попасть подъ сосредоточенные выстрѣлы съ заднихъ фасовъ форта Самтеръ, батарей на островахъ Джемсъ, Сюлливанъ, Риплей, Пикней и нѣсколькихъ плавучихъ батарей. Наконецъ батареи въ самомъ городѣ и на противуположной сторонѣ рѣки Ашлей должны были составлять послѣднюю защиту Чарльстона.

Контръ-Адмиралъ Дюпонъ, начальникъ южно-атлантической блокирующей эскадры, имѣлъ въ своемъ распоряженіи одинъ

Литогр. [illegible]

казематированный фрегатъ „New Ironsides" (фиг. 145), вооруженный 14-ю — 11-ти дюймовыми нарѣзными орудіями и 8 мониторовъ. Одинъ изъ нихъ „Keokuk" былъ совершенно особеннаго типа, съ двумя неподвижными башнями, въ которыхъ было поставлено по одной 11-ти дюймовой гаубицѣ. Остальные семь мониторовъ были всѣ одного типа, съ одной вращающейся башней, вооруженной однимъ 15-ти дюймовымъ гладкостѣннымъ и однимъ 11-ти дюймовымъ нарѣзнымъ орудіемъ. По борту они были одѣты броней въ 5 дюймовъ, а защиту башни составляли 11 железныхъ дюймовыхъ листовъ, положенныхъ одинъ на другой.

Планъ нападенія на Чарльстонъ, составленный Дюпономъ былъ совершенно отличенъ отъ плана принятаго Фаррагутомъ для атаки Ново-Орлеана. Послѣдній, имѣя только деревянныя суда, считалъ опаснымъ вступать въ бой съ укрѣпленіями, а потому рѣшилъ пройти мимо нихъ, какъ можно скорѣе и ночью. Опасеніе его, быть остановлен-

нымъ подъ выстрѣлами фортовъ, было такъ велико, что онъ только тогда двинулся впередъ, когда былъ совершенно увѣренъ, что проходъ чистъ (стр. 486). Дюпонъ-же, надѣясь на дѣйствительность брони и на тяжелый калибръ своихъ орудій, намѣревался не прорываться, а сражаться, съ береговыми укрѣпленіями, а потому не позаботился объ изслѣдованіи рейдовыхъ преградъ и предпринялъ атаку среди бѣла дня. Впрочемъ, чтобы обезопасить себя отъ минъ, передовые мониторы были снабжены въ носу особыми приспособленіями для вылавливанія минъ и взрыва ихъ на безопасномъ разстояніи отъ судна.

Въ полдень 7-го Апрѣля, пользуясь приливомъ, позволявшимъ судамъ безопасно пройти черезъ баръ, Дюпонъ, имѣя флагъ на броненосномъ фрегатѣ, двинулся впередъ, въ строю одной кильватерной колонны; четыре монитора шли впереди, а остальные четыре — позади адмирала. Главную атаку было предписано вести на сѣверо-восточный фасъ са-

мого сильнаго форта Сомтеръ, а потому во время своего пути, лежавшаго мимо острова Моррисъ, суда не должны были отвѣчать на огонь батарей съ этого острова. У южанъ-же было сдѣлано распоряженіе не открывать огня до тѣхъ поръ, пока непріятель не подойдетъ къ загражденію, такъ какъ въ это время онъ долженъ былъ оказаться подъ перекрестными выстрѣлами всѣхъ орудій, составлявшихъ первый кругъ огня.

Пройдя вдоль острова Моррисъ, эскадра сѣвернѣе въ 2 ч. дня вошла на рейдъ направляясь въ проходъ между фортами Сомтеръ и Сюлливанъ. Все это время на фортахъ и прибрежныхъ батареяхъ царили полное спокойствіе и тишина, и если-бы не южный флагъ, развѣвавшійся на нихъ, можно-бы было считать, что конфедераты покинули свои укрѣпленія.

Между тѣмъ, подходя къ преградѣ, передовой мониторъ натолкнулся на мину, но благодаря имѣвшемуся на немъ приспособленію, взрывъ

не причинить ему никакого вреда. Затѣмъ онъ вдругъ наткнулся на самое загражденіе и повернулъ назадъ, не имѣя возможности его преодолѣть. Видя это, повернули также назадъ и два слѣдовавшихъ за нимъ монитора, и вся эскадра оказалась въ полномъ безпорядкѣ, скученная на одномъ мѣстѣ, не зная куда идти.

Въ этотъ-то моментъ, около $3^{хъ}$ часовъ пополудни, по данному сигналу, грянули сразу всѣ орудія непріятельскихъ фортовъ, съ дистанціи около $3^{хъ}$ кабельтововъ.

Мониторы сейчасъ-же начали отвѣчать, но, сталкиваясь и заслоняя одинъ другой, они могли стрѣлять не всѣ, и очень рѣдко, тогда какъ береговыя укрѣпленія буквально осыпали градомъ ядеръ и бомбъ. Флагманскій броненосецъ напр. почти совсѣмъ не могъ стрѣлять, такъ какъ боялся попасть въ свои суда, а монитору „Кеокук" за полтора часа удалось сдѣлать только три выстрѣла.

Видя что суда его стрѣ

ляютъ очень медленно и не причиняютъ укрѣпленіямъ особаго вреда, между тѣмъ какъ сами подвергаются страшному огню, Контръ-Адмиралъ Дюпонъ въ $4\frac{1}{2}$ ч. дня приказалъ сигналомъ отступить и вышелъ со своей эскадрой въ море.

Во время боя со всѣхъ судовъ было сдѣлано только 139 выстрѣловъ, изъ которыхъ нѣкоторые правда повредили каменные стѣны фортовъ, но поврежденія эти были немедленно исправлены южанами посредствомъ мѣшковъ съ землей. Между тѣмъ форты сдѣлали 2209 выстрѣловъ, изъ которыхъ 248 снарядовъ попало въ мониторы, причинивъ имъ очень серьезныя поврежденія въ бортахъ, башняхъ и орудіяхъ. Особенно пострадалъ мониторъ „Кеокукъ", который получилъ, изъ 99 попавшихъ въ него снарядовъ, 19 подводныхъ пробоинъ. Несмотря на усиленную работу помпами, пробоины задѣлать не удалось, и на слѣдующее утро „Кеокукъ" затонулъ, оставленный своей командой.

Такимъ образомъ атака внѣшнихъ укрѣпленій Чарльстона окончилась чрезвычайно плачевно для эскадры сѣверянъ.

Не трудно видѣть, что вся причина неудачи заключалась въ остановкѣ нападающаго флота, посредствомъ загражденія фарватера, подъ сосредоточеннымъ огнемъ береговыхъ орудій. Если-бы мы представили себѣ, что загражденіе это было-бы уничтожено, суда могли-бы пройти мимо укрѣпленій полнымъ ходомъ, а потому въ нихъ попало-бы гораздо меньше снарядовъ, и въ тѣ 1½ ч. времени, что они находились подъ огнемъ, они свободно могли-бы дойти до города. Тогда побѣда была-бы на сторонѣ сѣверянъ, такъ какъ суда ихъ, даже при томъ количествѣ попавшихъ въ нихъ снарядовъ, которое оказалось 7-го Апрѣля, были всѣ въ состояніи держаться на водѣ и продолжать сраженіе, за исключеніемъ одного монитора „Кеокикъ". Вообще-же броня оказалась очень дѣйствительной защитой, такъ что, при большомъ количествѣ по-

павшихъ снарядовъ, число убитыхъ
и раненыхъ было очень незначи-
тельно, да и то большинство
послѣднихъ явилось слѣдствіемъ
отскакиванія внутреннихъ
головокъ болтовъ, скрѣплявшихъ
броню. Кромѣ того, тогда-бы
всѣ суда сѣверянъ могли принять
участіе въ бою и береговыя укрѣп-
ленія пострадали-бы сильнѣе.
Теперь-же, противъ 76 берего-
выхъ орудій, сражалось собствен-
но всего со стороны флота
14, такъ какъ фрегатъ и „Кео-
кук" почти не принимали участія
въ бою. Кромѣ того сѣверяне
еще совершенно неумѣли обра-
щаться со своими 15ти дюй-
мовыми пушками, состав-
лявшими въ то время еще
новинку, и боялись класть въ
нихъ полный зарядъ пороха.

Надо однако замѣтить, что
если-бы и оказался возможенъ
прорывъ эскадры сѣверянъ къ
Чарльстону, то все-таки, что-
бы завладѣть городомъ и ба-
тареями, необходимо надо бы-
ло имѣть многочисленный
корпусъ войскъ. Послѣднихъ
же у Дюпона не было, а по-
тому его атака очевидно
не имѣла никакого смысла,
даже въ случаѣ успѣха прорыва.

За эту неудачу Дюпонъ былъ отставленъ отъ командованія и на мѣсто его былъ назначенъ Контръ-Адмиралъ Дальгренъ. Послѣдній, уже при содѣйствіи сухопутныхъ войскъ, взялъ всѣ укрѣпленія острова Моррисъ и обратилъ ихъ противъ южанъ, но до начала 1865 года сѣверянамъ такъ и не удалось взять Чарльстонъ, пока со стороны суши къ нему не подступила ихъ армія.

Въ продолженіи всего этого времени эскадра Дальгрена строго блокировала Чарльстонъ и состояніе берега, причемъ южане съ своей стороны нѣсколько разъ дѣлали попытки прорвать блокаду и уничтожить блокирующія суда.

Бой броненосца „Atlanta" съ мониторомъ „Weehawken". 17 Іюня 1863 г.

Къ началу Іюня 1863 года южане окончили въ Саваннѣ передѣлку одного изъ англійскихъ пароходовъ, находившихся въ порту, въ броненосецъ типа „Merrimack"-а (фиг. 146) и сейчасъ-же выслали его въ море, чтобы прорвать блокаду и пробраться въ Чарльстонъ. „Atlanta" — такъ назывался новый броненосецъ — былъ вооруженъ 6-ю нарѣз-

[illegible]

ными орудіями 6-ти и 7-ми дюймоваго калибра, и имѣлъ желѣзный таранъ, къ которому еще было прикрѣплено древко съ миной на концѣ.

При выходѣ изъ рѣки „Atlanta" приткнулся къ мели и былъ атакованъ мониторомъ „Weehawken", блокировавшимъ вмѣстѣ съ другими мониторами Саванну. Не отвѣчая на выстрѣлы броненосца, не приносившіе ему впрочемъ никакого вреда, мониторъ подошелъ къ нему на разстояніе менѣе 2-хъ кабельтововъ, и въ продолженіи 1/4 часа нанесъ ему 5-ю выстрѣлами изъ своихъ огромныхъ орудій такія тяжкія поврежденія, что южане принуждены были спустить флагъ.

Минные атаки южанъ противъ эскадры Дальгрена.

Для уничтоженія судовъ блокировавшихъ Чарльстонъ, южане нѣсколько разъ пускали въ дѣло мины. Атаки производились обыкновенно на небольшихъ паровыхъ катерахъ, корпусъ которыхъ былъ почти весь подъ водой, вооруженныхъ шестовыми двойными минами, наполненными порохомъ. Миноноски эти южане называли

Давидами, долженствовавшими уничтожить Голиафовъ т. е. броненосцы сѣверянъ. Первая такая попытка, произведенная въ Октябрѣ 1863 года противъ фрегата „New Ironsides", оказалась однако неудачной. Хотя миноноскѣ (фиг. 147) и удалось подойти очень близко къ фрегату незамѣченной и взорвать свою мину, но взрывъ этотъ не причинилъ ему почти никакихъ серьезныхъ поврежденій; катеръ же былъ совершенно залитъ водою и два человѣка изъ его команды были спасены шлюпкою фрегата. Впрочемъ передъ самымъ взрывомъ, вахтенный офицеръ броненосца, окликнувшій замѣченную почти у самого борта броненосца миноноску, былъ смертельно раненъ произведеннымъ съ нея выстрѣломъ.

Слѣдующая попытка южанъ въ этомъ направленіи оказалась болѣе удачной. Въ серединѣ Февраля 1864 года, при тихой нѣсколько туманной погодѣ, около 9 час. вечера вахтенные на корветѣ сѣверянъ „Housatonic" замѣтили какой-то черный

предметъ, приближавшійся къ корвету. Сейчасъ-же былъ расклепанъ канатъ и данъ ходъ впередъ, но оказалось уже поздно: раздался оглушительный взрывъ и корветъ, съ совершенно развороченной кормой, быстро началъ погружаться въ воду и затонулъ. Однако, вслѣдствіе небольшой глубины, почти вся команда удержалась на вантахъ и была спасена сосѣдними судами.

Миноноска-же южанъ со всею командою погибла во время взрыва. Она изъ себя представляла нѣчто вродѣ подводной лодки, причемъ 8 человѣкъ приводили въ движеніе винтъ, а девятый, единственный, бывшій надъ водою, управлялъ лодкой и миной, которая была уже не шестовая, а буксирная, заряженная большимъ количествомъ пороха. Лодка эта, еще во время опытовъ, два раза опрокидывалась и разъ совсѣмъ затонула, утопивъ при этомъ три комплекта экипажа. Такимъ образомъ при взрывѣ корвета сѣверянъ погибъ четвертый экипажъ, шедшій очевидно на вѣрную смерть.

Затѣмъ дальнѣйшіе минныя атаки южанъ, противъ судовъ блокировавшихъ Чарльстонъ, были неудачны.

Гибель монитора „Weehawken“.

Еще одинъ случай на эскадрѣ Дальгрена, заслуживаетъ описаніе, по своей таинственности и неожиданности. Въ Декабрѣ 1863 года, мониторъ „Weehawken“, стоявшій на якорѣ, вдругъ сигналомъ потребовалъ помощи и, раньше чѣмъ могли быть посланы шлюпки съ окружающихъ судовъ, мониторъ среди бѣла дня, на глазахъ у всѣхъ, пошелъ ко дну; причемъ погибла почти половина его команды. Мониторъ недавно передъ этимъ былъ исправленъ и потому такъ и осталось тайной почему онъ затонулъ. Хотя въ этотъ день и дулъ свѣжій вѣтеръ, но за баромъ, гдѣ стоялъ мониторъ, волны почти не было, да притомъ судамъ этого типа не разъ приходилось выдерживать свѣжую погоду въ открытомъ морѣ.

Сраженіе броненосца южанъ „Albemarle“ съ отрядомъ канонерскихъ лодокъ 19 Апрѣля и 5го Мая 1864 г.

Хотя сѣверяне и владѣли водами заливовъ Памлико-Альбемарль, но южане съ своей стороны всѣми силами старались возвратить себѣ эти-

которые порты этого побережья. Вследствие этого, когда имъ удалось въ началѣ 1864 года выстроить на рѣкѣ Роанокъ броненосецъ типа „Merrimack"-а, они рѣшили съ его помощью завладѣть городомъ Плимутомъ (стр. 148), расположеннымъ въ 8 миляхъ отъ устья этой рѣки, а потому осадили его со стороны суши. Около Плимута въ рѣкѣ находились въ это время у сѣверянъ 4 канонерскихъ лодки, которые съ успѣхомъ помогали немногочисленному гарнизону отбиваться отъ наступавшихъ со всѣхъ сторонъ южанъ. Остальная эскадра сѣверянъ стояла на взморьѣ.

19 Апрѣля „Albemarle" — такъ назывался броненосецъ южанъ — показался идущимъ внизъ по теченію и немедленно атаковалъ двѣ встрѣтившіяся на его пути канонерскія лодки.

Послѣднія открыли огонь изъ всѣхъ своихъ орудій, но снаряды ихъ не могли пробить непріятельской брони. „Albemarle" между тѣмъ, не отвѣчая на ихъ выстрѣлы, бросился на ближайшую лодку и потопилъ ее ударомъ тарана, послѣ чего другая лодка обратилась въ бѣгство, преслѣдуемая огнемъ броненосца. На слѣдующій-же день Плимутъ,

лишенный содѣйствія флота, принужденъ былъ сдаться непріятелю.

5го Мая „Albemarle" вышелъ изъ рѣки, чтобы уничтожить флотилію сѣверянъ, расположенную на взморьѣ. Его встрѣтили сильнымъ огнемъ 8 канонерокъ, но всѣ снаряды отскакивали отъ брони не принося ему никакого вреда. Съ своей стороны „Albemarle" старался пустить въ дѣло свой таранъ, но вертѣвшіеся около него лодки, легко избѣгали удара. Видя что стрѣльба по броненосцу недѣйствительна, одна изъ лодокъ, воспользовавшись благопріятнымъ моментомъ, ударила его съ полнаго хода перпендикулярно въ бортъ. Вредить она его конечно не могла, но отъ силы удара „Albemarle" сильно накренился на бокъ, а лодка, продолжая дѣйствовать машиной полнымъ ходомъ, старалась наклонить его еще больше и потопить.

Около 10 минутъ броненосецъ находился въ очень критическомъ положеніи, не будучи совершенно въ состояніи управлять машиной и орудіями. Наконецъ съ большимъ трудомъ удалось сдѣлать выстрѣлъ изъ одного орудія и снарядъ, пронизавъ лодку насквозь, пробилъ паровой котелъ, вслѣдствіе чего

паръ наполнилъ всѣ палубы и обварилъ много команды. Тогда на лодкѣ былъ данъ задній ходъ и она должна была прекратить бой. Остальныя суда сѣверянъ продолжали нападать на броненосецъ, стараясь, нѣкоторыя утопить его миной, другія — запутать его винтъ тросами и сѣтями, которыя они бросали на его пути; но ничто не помогало, и „Albemarle" благополучно увертывался отъ нападеній, нанося въ то-же время сильныя поврежденія подходившимъ своими выстрѣлами. Наконецъ послѣ 3хъ часового боя, когда уже совсѣмъ стемнѣло, „Albemarle" направился въ Плимутъ, выведя изъ строя одну лодку и повредивши остальныя, причемъ самъ онъ потерпѣлъ очень немного. Сѣверяне сейчасъ-же загородили выходъ изъ рѣки минами и конфедераты, не желая рисковать своимъ броненосцемъ, больше не выпускали его въ море.

Уничтоженіе броненосца „Albemarle". 27 Октября 1864 г.

Однако сѣверяне на этомъ не успокоились и рѣшились уничтожить „Albemarle". Черезъ нѣсколько дней послѣ вышеописаннаго сраженія, нѣсколько человѣкъ охотниковъ, захвативъ съ собой мину, перетащили ее по

болотамъ со взморья въ рѣку выше того мѣста, гдѣ стоялъ броненосецъ, и затѣмъ отправились вплавь внизъ по рѣкѣ, чтобы подвести мину. Они были уже не далеко отъ броненосца, какъ одинъ изъ пловцовъ былъ замѣченъ часовымъ, и поднявшаяся стрѣльба изъ орудій и ружей, заставила ихъ отказаться отъ своего намѣренія.

Послѣ этой попытки южане ошвартовили „Albemarle" у пристани и оградили его бономъ; кромѣ вахтенныхъ, броненосецъ оберегался еще карауломъ на берегу, гдѣ по ночамъ постоянно горѣлъ огонь, чтобы никто не могъ подойти къ пристани незамѣченнымъ. Кромѣ того ниже Плимута, входъ въ рѣку оберегали сторожевыя суда. Несмотря однако на всѣ эти затрудненія, Лейтенантъ Кушингъ просилъ позволить ему сдѣлать попытку уничтожить непріятельскій броненосецъ. Вооруживъ паровой катеръ миной, Кушингъ взялъ еще на буксиръ шлюпку съ вооруженными людьми, чтобы взять на абордажъ сторожевое судно, въ случаѣ если онъ будетъ имъ открытъ. Однако ему удалось благополучно пройти до самаго города, и тамъ зажженный на берегу огонь помогъ ему разгле-

Лейтенантъ [illegible]

днѣ положеніе броненосца, къ которому онъ и направился полнымъ ходомъ. Будучи окликнутъ часовымъ, онъ отвѣтилъ выстрѣломъ картечью изъ небольшого орудія поставленнаго на катерѣ, и, не обращая вниманія на усиленную пальбу, какъ съ броненосца, такъ и съ берега, продолжалъ быстро подвигаться впередъ. Къ счастью ему удалось, вслѣдствіе быстраго хода, сломать бонъ и подойти къ самому борту непріятеля, гдѣ онъ хладнокровно подвелъ мину подъ носовую часть. Взрывъ оказался очень удачнымъ, такъ какъ „Albemarle" сейчасъ-же началъ тонуть, но вмѣстѣ съ нимъ былъ также разбитъ въ дребезги и катеръ, и большая часть команды его погибла. Лейтенанту Кушингу удалось выплыть на середину рѣки и выбраться на берегъ ниже города, гдѣ онъ цѣлый день скрывался въ болотѣ. Къ вечеру онъ выползъ изъ своего убѣжища, захвативъ на берегу первую попавшуюся шлюпку и благополучно возвратился на свое судно, гдѣ всѣ уже считали его погибшимъ, и долго не хотѣли вѣрить, что ему дѣйствительно удалось уничтожить грознаго врага.

Прорывъ Фаррагута въ бухту Мобиль.
5-го Августа 1864 г.

Когда владѣніе теченіемъ Миссисипи было совершенно упрочено за сѣверянами (стр. 511), Контръ-Адмиралъ Фаррагутъ вышелъ со своей эскадрой въ Мексиканскій заливъ для дальнѣйшихъ дѣйствій противъ южнаго побережья возставшихъ штатовъ. Самымъ важнымъ портомъ на этомъ берегу былъ Мобиль, расположенный въ глубинѣ большой бухты того-же имени (фиг. 149). Входъ въ бухту защищался двумя фортами Гейнсъ и Морганъ, расположенными на островѣ Дофинъ и на концѣ противоположной ему косы. Проходъ между фортами, шириною около 30 кабельтововъ, раздѣляется посрединѣ мелью; между нею и фортомъ Гейнсъ южане устроили свайную преграду, а другая часть прохода была ими заграждена минами. Вслѣдствіе большого разстоянія между фортами, они не могли обстрѣливать проходы перекрестными выстрѣлами. Кромѣ того южане располагали въ Мобилѣ нѣсколькими канонерскими лодками и однимъ броненосцемъ „Tenessee", выстроеннымъ по образцу все того-же „Merrimack"-а, только съ болѣе толстою бронею (6 дюймовъ

и кованымъ желѣзнымъ тараномъ. Командовалъ этимъ броненосцемъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ и всею флотиліею южанъ, Контръ-Адмиралъ Бьюкананъ, бывшій командиръ „Merrimack"-а, во время знаменитаго боя послѣдняго съ „Monitor"-омъ. Фаррагутъ прибылъ ко входу въ бухту въ Январѣ 1864 года, но въ виду того что непріятель обладалъ броненосцемъ, съ которымъ нечего было и думать тягаться деревяннымъ судамъ, онъ ничего не могъ предпринять и просилъ прислать ему нѣсколько мониторовъ. Въ ожиданіи-же этихъ судовъ, онъ тѣсно блокировалъ входъ въ бухту, находясь въ постоянномъ страхѣ, что „Tenessee" выйдетъ въ море и атакуетъ его деревянныя суда. Только когда мониторы присоединились къ его эскадрѣ въ началѣ Августа 1864 года, Фаррагутъ рѣшился прорваться въ Мобильскую бухту. Теперь эскадра его состояла изъ 7 корветовъ, 7 канонерскихъ лодокъ и 4-хъ мониторовъ, изъ которыхъ одинъ „Manhattan" былъ вооруженъ двумя 15-ти дюймовыми пушками, а два были двухбашенные (4 орудія въ 11 дюймовъ). Сдѣлавши подробную ре-

рекогносцировку загражденій входа, Фаррагутъ не нашелъ возможнымъ идти черезъ свайную преграду, которая могла задержать его суда подъ выстрѣлами форта Гэнъ, хотя здѣсь проходъ и былъ гораздо шире. Онъ выбралъ болѣе узкій проходъ, мимо форта Морганъ, загражденный минами, расчитывая что послѣднія отъ долгаго лежанія въ водѣ едва-ли будутъ дѣйствовать исправно. Наконецъ, въ крайнемъ случаѣ, онъ рѣшился рискнуть передовыми судами, для достиженія главной своей цѣли — занятія Мобиле.

Съ разсвѣтомъ 5-го Августа Фаррагутъ снялся съ якоря и, съ сильнымъ приливнымъ теченіемъ, направился къ проходу. Эскадра была выстроена въ три колонны. Правую, ближайшую къ форту Морганъ, составляли четыре монитора; а деревянныя суда шли попарно, причемъ въ каждой парѣ находился справа корветъ, а слѣва — лодка, на обязанности которой лежало оказать помощь корвету, въ случаѣ поврежденія его машины. Кромѣ извѣстныхъ уже мѣръ для защиты команды, машины и

котловъ (стр. 484) отъ выстрѣловъ, Фаррагутъ приказалъ перевести всѣ шлюпки на лѣвую сторону и тамъ поставить ихъ по буксиру или приспустить до воды; на нихъ-же должны были находиться лоцмана и лотовые. Подходя къ форту, каждый корветъ долженъ былъ держаться нѣсколько правѣе своего передняго мателота, чтобы всѣ суда могли дѣйствовать изъ носовыхъ своихъ орудій. Придя къ форту на траверзъ, суда должны были придти другъ другу въ кильватеръ, а пройдя его, — каждому судну предписывалось держаться лѣвѣе своего передоваго, чтобы всѣ могли свободно пользоваться своей кормовой артиллеріей.

Фаррагутъ хотѣлъ непремѣнно идти съ своимъ корветомъ „Hartford" въ первой парѣ, но уступая настоятельнымъ просьбамъ командировъ, онъ поставилъ во главѣ колонны корветъ „Brooklyn", а самъ занялъ мѣсто ему въ кильватеръ.

Первымъ открылъ огонь передовой мониторъ „Tecumseh", но, поровнявшись съ фортомъ, онъ вдругъ наскочилъ на мину,

и на глазахъ у всѣхъ быстро потонулъ съ большею частью своей команды. Случай этотъ понятно очень непріятно подѣйствовалъ на всѣхъ остальныхъ командировъ, и „Brooklyn", шедшій до этого впередъ полнымъ ходомъ, вдругъ остановился и даже далъ задній ходъ, чтобы обойти, оказавшійся у него подъ носомъ буекъ, подъ которымъ командиръ его предполагалъ мину. Такая заминка въ головѣ колонны легко могла повести къ скучиванію прорывающейся эскадры, какъ разъ подъ самыми выстрѣлами форта, т. е. къ пораженію. Фаррагутъ немедленно сообразилъ опасность такого положенія, а потому, приказавъ „Hartford"-у дать полный ходъ впередъ, онъ быстро обошелъ „Brooklyn", и смѣло направился прямо по буйкамъ, которые и прошелъ безъ всякаго для себя вреда; примѣръ адмирала ободрилъ всѣхъ остальныхъ, и эскадра, слѣдуя ему въ кильватеръ, вошла въ проходъ и вступила въ бой съ фортомъ Морганъ, осыпая его массой снарядовъ.

Чтобы сдѣлать стрѣльбу съ

форта болѣе трудной, канонерскія лодки, закрытыя отъ него корветами, стрѣляли холостыми выстрѣлами, чтобы увеличить количество порохового дыма, скрывавшаго эскадру.

По мѣрѣ движенія впередъ, огонь форта дѣлался все слабѣе и слабѣе и всѣ суда благополучно вошли въ бухту Мобиль, потерпѣвъ самыя незначительныя поврежденія.

Впрочемъ машина задняго корвета была сильно разбита, но, благодаря помощи своей лодки и приливному теченію, онъ не отсталъ отъ остальныхъ судовъ.

При входѣ въ бухту, передовыя суда подверглись губительному продольному огню непріятельскихъ канонерскихъ лодокъ, вслѣдствіе чего Фаррагутъ приказалъ атаковать ихъ своимъ лодкамъ. Послѣ часового боя, одна изъ нихъ сдалась, другая загорѣлась и выбросилась на берегъ, а третья скрылась подъ защиту береговыхъ орудій, гдѣ все время держался и броненосецъ „Tennessee".

Когда весь флотъ вошелъ въ бухту и канонерскія лодки

южанъ были разбиты, Фаррагутъ приказалъ своимъ судамъ стать на якорь внѣ выстрѣловъ. Но едва успѣли они выполнить это его приказаніе, какъ „Tenessee" вышелъ изъ-за форта Морганъ и прямо направился на флагманскій корветъ „Hartford". Тогда Фаррагутъ, не желая дать возможности броненосцу протаранить которое-нибудь изъ деревянныхъ судовъ, приказалъ своимъ корветамъ предупредить его и атаковать непріятеля таранными ударами. Уклоняясь отъ столькихъ противниковъ, „Tenessee" поневолѣ подвергнулся нѣсколькимъ ударамъ прямо въ бортъ. Первый корветъ, нанесшій ему ударъ, разбилъ себѣ окованный желѣзомъ форштевень, не нанеся броненосцу никакого вреда; затѣмъ онъ повернулся къ нему лагомъ и выпустилъ въ него залпъ изъ своихъ тяжелыхъ орудій съ разстоянія нѣсколькихъ саженъ, но ядра отскочили отъ брони, или скользнули по ней нисколько ее не повредивъ. Слѣдующій

[illegible]

корветъ такъ сильно ударилъ „Tenessee" въ бортъ, что выскочилъ даже нѣсколько изъ воды и накренилъ броненосецъ, но кромѣ разбитаго своего форштевня и сильной течи въ носу, не достигъ никакого результата. Затѣмъ налетѣлъ на „Tenesseee" и „Hartford", но ударъ пришелся подъ острымъ угломъ и противники разошлись, обмѣнявшись залпами. „Hartford" собирался уже нанести второй ударъ, какъ вдругъ онъ столкнулся съ другимъ корветомъ, который тоже направлялся на „Tenessee" и самъ получилъ порядочныя поврежденія.

Такимъ образомъ „Tenessee", ошеломленный бросавшимися на него со всѣхъ сторонъ таранными ударами и залпами, хотя и не приносившими ему никакого вреда, поневолѣ долженъ былъ оставаться почти неподвижнымъ, отстрѣливаясь только изъ своихъ орудій, чѣмъ наносилъ тяжкія поврежденія деревяннымъ судамъ. Эскадра Фаррагута гораздо меньше потерпѣла поврежденій и потеряла людей во время прорыва мимо форта, нежели во время сраженія съ „Tenessee". Между тѣмъ къ мѣсту боя подошли

и мониторы; они расположились подъ кормой „Tenessee" и начали разстрѣливать его продольными выстрѣлами, причемъ особенный вредъ наносили ему 15ти дюймовые пушки монитора „Manhattan". Наконецъ, когда броня „Tenessee" была сильно расшатана, нѣсколько орудій не могло дѣйствовать вслѣдствіе поврежденія ставней, затравились амбразуры, и труба была совершенно сбита (фиг. 150), броненосецъ спустилъ флагъ и сдался своимъ могущественнымъ противникамъ. Между тѣмъ изъ хода боя очевидно, что если-бы Фаррагутъ не имѣлъ у себя мониторовъ, „Tenessee" могъ-бы остаться побѣдителемъ и удачный прорывъ совершенъ въ бухту могъ-бы легко окончиться пораженіемъ.

Замѣчательно, что во время сраженій съ фортомъ и съ броненосцемъ южанъ, на трехъ мониторахъ не оказалось ни одного убитаго ни раненаго, въ то время какъ на деревянныхъ судахъ выбыло изъ строя 212 человѣкъ.

Вслѣдъ за этимъ сраженіемъ, черезъ нѣсколько дней,

фрегаты Генесъ и Морганъ сдались Фаррагуту, будучи атакованы одновременно высаженнымъ въ тылу ихъ десантомъ и флотомъ.

Взятіе Вильмингтона. Январь 1865 г.

Къ концу 1864 года единственнымъ портомъ, черезъ который южане еще получали помощь извнѣ, былъ Вильмингтонъ, и съ переходомъ этого порта въ руки сѣверянъ, армія конфедератовъ, окруженная въ Ричмондѣ съ сѣвера, теряла всякую возможность сопротивленія. Вслѣдствіе этого рѣшено было во что-бы-то ни стало овладѣть Вильмингтономъ. Городъ этотъ лежитъ на лѣвомъ берегу рѣки Кэпъ Фиръ (фиг. 151), въ нѣсколькихъ миляхъ отъ ея устья. Входы въ рѣку, по обѣ стороны острова Смита защищались батареями небольшой силы, но вслѣдствіе малой глубины флотъ, кромѣ небольшихъ канонерокъ, все равно не могъ проникнуть въ рѣку, загражденную кромѣ того минами и бонами. Главная-же защита Вильмингтона со стороны моря заключалась въ фортѣ Фишеръ, расположенномъ на узкой косѣ отдѣляющей устье рѣки отъ океана.

Укрѣпленія его расположены были по двумъ фасамъ. Такъ называемый береговой фасъ, въ 300 саженъ длины, перерѣзывавшій всю косу по направленію NW—SO, состоялъ изъ двухъ большихъ бастіоновъ, изъ которыхъ одинъ упирался въ берегъ рѣки, а другой въ океанъ. Между этими бастіонами, расположенъ былъ цѣлый рядъ казематовъ, съ однимъ или двумя орудіями въ каждомъ, которые соединялись между собою брустверомъ для пѣхоты. Морской фасъ, имѣвшій направленіе NO—SW, имѣлъ въ длину цѣлую милю и также состоялъ изъ цѣлаго ряда батарей. Стѣны были земляныя до 25 футъ толщины. Фортъ имѣлъ около 75 орудій различныхъ калибровъ, и былъ окруженъ рвомъ и палисадами. Очевидно такое укрѣпленіе нельзя было взять однимъ флотомъ, а потому для атаки форта Фишеръ была снаряжена въ концѣ 1864 года смѣшанная экспедиція. Контръ-Адмиралъ Портеръ, командовавшій флотомъ, имѣлъ въ своемъ распоряженіи броненосецъ „New Ironsides", 4 монитора, 3 фрегата (48-52 орудія), 11 корветовъ и 20 канонерскихъ лодокъ, имѣвшихъ въ сложности

до 500 орудій. Генералъ Батлеръ, съ главн. отряда въ 8000 человѣкъ пѣхоты, долженъ былъ атаковать фортъ со стороны берега.

Получивъ извѣстіе о выходѣ въ море транспортовъ съ отрядомъ генерала Батлера, Портеръ, 24-го Декабря 1864 года съ разсвѣтомъ снялся съ якоря чтобы бомбардировать фортъ Фишеръ и подготовить почву для десанта. За нѣсколько дней до этого сѣверяне хотѣли повредить фортъ Фишеръ, посредствомъ сильнаго взрыва около берега противъ его стѣнъ. Съ этою цѣлью ночью къ самому берегу было подведено судно, наполненное порохомъ, и поставлено подъ амбразурами укрѣпленій, послѣ чего его экипажъ удалился, разведя огонь въ одной изъ каютъ. Скоро раздался страшный взрывъ, но, какъ потомъ оказалось, онъ не причинилъ форту никакого вреда. Чтобы сберечь свои деревянные суда, Портеръ послалъ впередъ броненосцы, которые подъ выстрѣлами береговыхъ орудій, заняли позицію въ разстояніи 4-хъ кабельтововъ и начали бомбардировать фортъ изъ своихъ тяжелыхъ орудій. Очень скоро огонь форта началъ ослабѣвать,

а тогда къ атакующимъ присоединились деревянныя суда и всѣ вмѣстѣ открыли такой адскій огонь, что черезъ часъ послѣ начала боя, прислуга береговыхъ орудій принуждена была скрыться въ казематахъ и фортъ окончательно пересталъ стрѣлять. Начиная съ этой минуты, флотъ, поджидая транспорты, умѣрилъ свой огонь, не позволяя только гарнизону выходить изъ казематовъ, но такъ какъ до вечера Батлеръ еще не прибылъ, Портеръ долженъ былъ отойти, чтобы занять на ночь спокойную якорную стоянку. Благодаря вводу въ дѣло деревянныхъ судовъ подъ защитою броненосцевъ, флотъ почти не пострадалъ отъ выстрѣловъ береговыхъ укрѣпленій; за то во время этой бомбардировки на судахъ обнаружился печальный фактъ полной негодности одного изъ типовъ нарѣзныхъ орудій. Въ продолженіи одного дня, разорвало шесть 100 фунтовыхъ орудій системы Паррота, слѣдствіемъ чего явилось 45 человѣкъ убитыхъ и раненыхъ.

Ночью подошли транспорты, а потому атака была

назначена на слѣдующій день, въ самый праздникъ Рождества.

Въ то время какъ, подъ прикрытіемъ канонерскихъ лодокъ, войска начали высаживаться въ нѣсколькихъ мѣстахъ сѣвернѣе форта, флотъ занялъ прежнюю позицію и началъ бомбардировку. Передовой отрядъ высадившихся войскъ, имѣя во главѣ начальника инженеровъ, сейчасъ-же направился на рекогносцировку, и такъ дѣйствителенъ былъ огонь съ судовъ, что гарнизонъ опять былъ загнанъ въ казематы, и не могъ оказать никакого сопротивленія производившимъ реконосцировку. Послѣдніе подошли къ самому форту, такъ что могли даже подобрать сбитый выстрѣлами непріятельскій флагъ. Осмотрѣвъ укрѣпленія, начальникъ инженеровъ пришелъ однако къ заключенію, что боевая сила форта нисколько не уменьшилась отъ бомбардировки, и что атаковать его съ берега невозможно. Бомбы правда разрыли земляныя стѣны по всѣмъ направленіямъ, но вмѣстѣ съ этимъ не принесли имъ особаго вреда, такъ какъ земля оставалась тутъ-же,

Литографія К. Биркенфельда (В.О. 8 л. №1).

и исправить повреждения можно очень легко. Гарнизонъ правда долженъ былъ скрыться отъ огня въ казематы, но лишь только огонь съ флота будетъ прекращенъ во время штурма съ суши, защитники форта сейчасъ-же окажутся на его стѣнахъ, и легко отобьютъ атаку.

Получивъ такое донесеніе, Генералъ Ботлеръ рѣшилъ отказаться отъ штурма, а потому посадилъ сейчасъ-же обратно на суда тѣ войска, которыя уже высадились, и ушелъ со своими транспортами. Поступокъ Ботлера возбудилъ общее негодованіе моряковъ, и въ особенности Адмирала Портера, который совершенно былъ увѣренъ, что фортъ можетъ быть взятъ. По его настоянію, ему былъ присланъ новый отрядъ войскъ, теперь уже подъ начальствомъ Генерала Терри, который и прибылъ къ нему черезъ двѣ недѣли послѣ ухода Генерала Ботлера. Въ это время южане успѣли усилить гарнизонъ форта и заложили передъ его сухопутнымъ фасомъ нѣсколько минъ (фугасовъ).

13го Января 1895 года флотъ, маневрируя какъ и прежде, занялъ позицію противъ фортовой

[signature]

открылъ огонь, направляя свои выстрѣлы преимущественно противъ сухопутнаго его фаса, который могъ съ моря обстрѣливаться продольно. Между тѣмъ, подъ прикрытіемъ канонерскихъ лодокъ, сѣвернѣе форта было высажено на берегъ 8500 человѣкъ пѣхоты съ осадными принадлежностями и провизіей на 12 дней. Огонь флота быстро заставилъ замолчать береговыя орудія и гарнизонъ скрыться въ казематахъ. Бомбардировка продолжалась двое сутокъ, причемъ броненосцы продолжали ее и ночью, а деревянныя суда, уходя на ночь на болѣе удобную якорную стоянку, утромъ спокойно вступали на свое мѣсто, подъ защитою огня броненосныхъ судовъ.

Пока флотъ занимался бомбардировкой, высадившіяся войска не теряли времени даромъ. Прежде всего была устроена траншея, которая должна была прикрывать отрядъ отъ атаки со стороны Вильмингтона; затѣмъ на берегу рѣки была выстроена батарея, заставившая удалиться непріятельскую канонерскую лодку, мѣшавшую своими выстрѣлами дѣйствіямъ

войскъ. Кромѣ того войска могли отдохнуть послѣ морского перехода и высушить промоченную во время высадки одежду. Къ вечеру 14-го Января была произведена рекогносцировка, которая показала, что палисады всѣ были разрушены, многія орудія подбиты и NO уголъ форта значительно поврежденъ; потомъ оказалось, что бомбы, разрывъ все пространство земли передъ фортомъ, перервали всѣ проволоки, соединявшія мины съ внутренностью форта, а потому ни одна мина не могла быть взорвана. Тогда по взаимному соглашенію между Портеромъ и Терри, рѣшительная атака была назначена на слѣдующій день 15-го Января. Съ разсвѣтомъ флотъ открылъ усиленный огонь по форту и продолжалъ его до 3 ч. пополудни. Въ этотъ моментъ, по сигналу, войска, расположенныя уже отъ укрѣпленій всего въ разстояніи 50 саженъ, бросились на приступъ, въ то время, какъ высаженный судовой десантъ, въ числѣ 2000 человѣкъ, атаковалъ фортъ со стороны его морского фаса. Прекратившаяся стрѣльба съ судовъ дала

возможность гарнизону, численность котораго была около 2500 человѣкъ, покинуть свои казематы, занять мѣста на стѣнахъ и встрѣтить нападающихъ сильнымъ картечнымъ и ружейнымъ огнемъ. Скоро приступъ судового десанта былъ совершенно отбитъ и вся борьба сосредоточилась въ сѣверо-восточномъ углу форта. Южане защищались отчаянно, оспаривая ожесточенно каждую пядь земли и только къ 10 ч. вечера они были выбиты изъ форта, который и былъ занятъ Генераломъ Терри. Гарнизонъ, прижатый къ водѣ, тоже долженъ былъ положить оружіе.

После взятія Вильмингтона, южная армія вскорѣ сдалась въ Ричмондѣ на капитуляцію, и конфедеративные штаты прекратили свое 4^хъ лѣтнее существованіе.

Атака острова Лиссы.
(18–20 Іюля 1866 г.)

Флоты Италіи и Австріи.

Въ 1860^мъ году нѣсколько мелкихъ итальянскихъ государствъ объединились въ одно королевство. Однако много областей съ итальянскимъ населеніемъ оставались еще

подъ властью Австріи, а потому столкновеніе между нею и юнымъ королевствомъ было неминуемо. Въ виду этого, горячій патріотизмъ охватившій въ это время всю итальянскую націю, подвинулъ народъ на величайшія пожертвованія, и въ нѣсколько лѣтъ, не останавливаясь ни передъ какими финансовыми соображеніями, Италія создала многочисленную армію и сильный флотъ.

На французскихъ, англійскихъ и американскихъ верфяхъ было выстроено 12 броненосныхъ судовъ (фиг. 152), изъ которыхъ было 7 фрегатовъ (4100 — 5700 тоннъ. 22 - 36 орудій калибромъ отъ 6 до 8 дюймовъ), 2 корвета (2700 тоннъ 20 орудій калибромъ отъ 6 до 8 дюймовъ), 2 канонерскія лодки (2000 тоннъ и 4 орудія калибромъ въ $7\frac{1}{2}$ дюймовъ) и 1 башенный таранъ (4100 тоннъ и 2 орудія въ $10\frac{1}{2}$ дюймовъ). Всѣ суда имѣли броню отъ $4\frac{1}{2}$ до 6 дюймовъ, а поставленная на нихъ артиллерія была частью нарѣзная, съ дула заряжающаяся, а частью гладкоствольная. Кромѣ того деревянные флоты прежнихъ мелкихъ государствъ, соединенные въ одинъ, представляли изъ себя внуши-

тельную эскадру, состоящую изъ фрегатовъ (3200–4000 т. и 50 орудій), корветовъ (2000 т. и 20 орудій) и канонерскихъ лодокъ (250 тоннъ и 4 орудія).

Броненосныя суда были всѣ только-что выстроены, обладали прекраснымъ ходомъ и, вооруженныя новѣйшими орудіями, представляли собою для того времени чрезвычайно сильный флотъ.

Однако, не смотря на свою матеріальную силу, личный составъ итальянскаго флота оставлялъ желать очень многаго.

Корпусъ офицеровъ, составленный изъ людей, еще недавно принадлежавшихъ флотамъ различныхъ государствъ, отличался своею рознью и недисциплинарностью. Неаполитанецъ не хотѣлъ признавать авторитета сардинца и даже въ душѣ презиралъ его, а пьемонтецъ конечно считалъ себя несравненно выше и того и другого. Можно себѣ легко представить, какую массу вражды и зависти возбуждали при такихъ обстоятельствахъ назначенія начальниковъ эскадръ и даже командировъ, такъ какъ очевидно нельзя было дать одинаковыя назначенія офицерамъ

всѣхъ національностей. Эта рознь конечно отзывалась на обученіи командъ и на ихъ дисциплинѣ самымъ гибельнымъ образомъ. Къ этому надо прибавить, что громадное большинство механиковъ на итальянскомъ флотѣ были иностранцы, взятые для броненосцевъ напримѣръ съ тѣхъ заводовъ, гдѣ строились эти суда.

Съ своей стороны и Австрія, весьма хорошо понимая противъ кого собираются эти грозныя силы, и не желая уступать Италіи господство на Адріатическомъ морѣ, старалась не отстать отъ своей соперницы въ увеличеніи своихъ морскихъ силъ. Однако, не располагая такими-же громадными финансовыми средствами какъ итальянцы, австрійское морское министерство въ тотъ-же промежутокъ времени могло изготовить только 7 броненосныхъ фрегатовъ меньшей силы (2800–4800 тоннъ и 16–30 орудій калибромъ отъ 6 до 10 дюймовъ). Большая часть орудій были гладкоствольные, а небольшое количество нарѣзныхъ пушекъ были малаго калибра, хотя они имѣли то преимущество передъ итальянскими, что заряжались съ казны. Кромѣ

того австрійскій флотъ состоялъ изъ винтовыхъ деревянныхъ кораблей, фрегатовъ и канонерскихъ лодокъ (850 тоннъ и 4 орудія). За то личный составъ австрійскаго флота находился въ прекрасномъ состояніи. Правительство обращало большое вниманіе, чтобы образовать опытный и знающій корпусъ офицеровъ, а экипажи набирались между славянами восточнаго адріатическаго побережья, которые, по всей справедливости, могутъ назваться одними изъ лучшихъ и храбрѣйшихъ моряковъ всего міра. Обученіе командъ и дисциплина на австрійскомъ флотѣ были образцовые.

Объявленіе войны.

Наконецъ въ Іюнѣ 1866 года разразилась давно ожидаемая война, въ которой Италія примкнула къ Пруссіи, противъ Австріи, и застала флоты обоихъ соперниковъ на Адріатическомъ морѣ нѣсколько врасплохъ.

Состояніе флотовъ противниковъ при объявленіи войны.

У австрійцевъ нѣкоторые изъ броненосцевъ были еще не совсѣмъ готовы; пришлось ихъ заканчивать наскоро, только чтобы сдѣлать ихъ способными для боя, причемъ, вслѣдствіе неприбытія заказанныхъ на-

Литографія К. Биркенфельда (В. О. 8 л. № 1.)

рѣзныхъ орудій большаго калибра, на нихъ были поставлены гладкоствольныя пушки. Несмотря однако на эти препятствія, австрійскіе моряки не падали духомъ, и въ концѣ Іюня Контръ-Адмиралъ Тегетгофъ, командовавшій флотомъ, собралъ на рейдѣ Фазано, близъ Полы всѣ свои суда, гдѣ принялся самымъ дѣятельнымъ образомъ за артиллерійское ученье во всѣхъ его видахъ. Особенное вниманіе было обращено на стрѣльбу сосредоточенными залпами, которая уже и раньше была поставлена въ австрійскомъ флотѣ на твердую почву.

Итальянскій флотъ оказался при объявленіи войны еще болѣе неготовымъ, чѣмъ австрійскій. Нѣкоторые изъ броненосцевъ только что пришли изъ-за границы, гдѣ они строились, а броненосный таранъ „Affondatore" только еще ожидался изъ Англіи. Вслѣдствіе этого экипажи были очень мало знакомы, какъ со своими судами, такъ и съ дѣйствіемъ новыхъ нарѣзныхъ орудій большаго калибра. Производить какое-либо ученье было совершенно некогда; такъ какъ все время уходило на вооруженіе судовъ, снабженіе эскадры различными припасами,

Мичманъ Клюдъ

постановку новыхъ орудій и т. п. Назначенный начальникомъ флота Адмиралъ Персано (пьемонтецъ), встрѣчалъ противодѣйствіе на каждомъ шагу въ своихъ подчиненныхъ, на которыхъ слѣдовательно положиться ему было трудно. Однако, уступая приказаніямъ правительства, Персано въ концѣ Іюня, перешелъ изъ Тарента, гдѣ вооружались суда, въ Анкону, которая была выбрана базисомъ для дѣйствій въ Адріатическомъ морѣ. Здѣсь пришлось продолжать тѣ-же работы, которые были не окончены на тарентскомъ рейдѣ.

Начало военныхъ дѣйствій.

На слѣдующій-же день послѣ прихода въ Анкону итальянскаго флота, передъ этимъ портомъ появился Контръ-Адмиралъ Тегетгофъ, вышедшій на рекогносцировку, въ главѣ 6 броненосныхъ и 1 деревяннаго фрегатовъ и нѣсколькихъ канонерскихъ лодокъ. Передъ входомъ въ портъ эскадра настигла итальянское посыльное судно, на которомъ находился самъ Адмиралъ Персано.

Австрійскія легкія суда сейчасъ-же бросились за нимъ въ погоню и завязали перестрѣлку, но быстрый ходъ и близость бере-

говыхъ батарей спасли итальянскій авизо отъ плѣна. Два часа Тегетгофъ крейсировалъ въ виду Анконы, какъ-бы вызывая Персано на бой въ открытомъ морѣ, но итальянцы не вышли. Атаковать же непріятеля на рейдѣ, хотя-бы и на открытомъ (фиг. 153), Тегетгофъ не рѣшился въ виду того, что итальянскій флотъ былъ гораздо многочисленнѣе и находился подъ защитой береговыхъ батарей. Тутъ Тегетгофъ поступалъ совершенно правильно съ точки зрѣнія морской стратегіи (стр. 124), стараясь прежде всего вызвать на бой непріятельскій флотъ, еще не готовый, чтобы имѣть возможность его разбить и затѣмъ остаться полнымъ хозяиномъ Адріатическаго моря.

Прождавъ тщетно выхода Персано изъ Анконы, австрійцы возвратились на свое прежнее мѣсто въ Фазано. При этомъ однако Тегетгофъ совершилъ крупную ошибку, не оставивъ для наблюденія за непріятелемъ своихъ быстроходныхъ легкихъ судовъ. Если онъ боялся, что они будутъ захвачены непріятелемъ, то самое лучшее ему было держаться со всею своею эскадрою въ морѣ,

уходе только для погрузки угля, если его нельзя было получить на транспортахъ. Въ морѣ-же могли продолжаться различные ученья и упражненія въ перестроеніяхъ.

Итальянскій-же флотъ, несмотря на свой перевѣсъ въ силѣ, дѣйствительно не могъ тронуться съ мѣста, когда передъ Анконою появился Тегетгофъ. Какъ разъ въ этотъ моментъ фрегаты „Re d'Italia" и „Re di Portogallo" выбрасывали за бортъ возгорѣвшійся въ ямахъ уголь. На нѣсколькихъ судахъ иностранцы механики отказались идти въ море, такъ какъ они находились на службѣ тѣхъ заводовъ, которые строили суда. Англичане-же механики кромѣ того должны были повиноваться прокламаціи своего правительства, запрещавшей подданнымъ Англіи принимать участіе въ войнѣ.

Одинъ фрегатъ и одинъ корветъ не могли выйти, такъ какъ мѣняли артиллерію, а большая часть судовъ грузилась углемъ.

Если-бы все это зналъ Тегетгофъ, то можетъ ему было-бы самое лучшее рѣшиться напасть на итальянцевъ, и вѣроятно побѣда осталась-бы за

нимъ.

Между тѣмъ на сушѣ война началась для Италіи крайне неудачно. Итальянская армія была на голову разбита австрійцами при Кустоццѣ, что произвело чрезвычайно тяжелое впечатлѣніе на народъ, который возложилъ теперь всю надежду на свой прекрасный флотъ, чтобы отомстить за пораженіе. Конечно публика не знала въ какомъ состояніи находится этотъ флотъ, а потому начала возмущаться его видимымъ бездѣйствіемъ. Министерство, подъ давленіемъ общественнаго мнѣнія, посылало Персано телеграмму за телеграммой, чтобы онъ спѣшилъ выйти въ море, а орудій на нѣкоторыхъ судахъ все еще не было. Наконецъ въ началѣ Іюня онъ получилъ категорическое приказаніе „идти, отыскать непріятеля, атаковать его, очистить Адріатическое море, блокировать непріятельскій флотъ, если онъ скрывается въ Полѣ, но не рисковать ни однимъ изъ своихъ судовъ атакою фортовъ, защищающихъ Полу, и не слишкомъ приближаться къ берегу, изъ опасенія пострадать отъ минъ".

Исполняя это сбивчивое приказаніе, Персано вышелъ въ крейсерство, пробылъ въ морѣ безъ всякого результата пять дней, не видавъ ни одного австрійскаго судна, и возвратился въ Анкону.

Между тѣмъ общественное мнѣніе продолжало волноваться; громоносные статьи и насмѣшки надъ флотомъ сыпались градомъ. Дошло наконецъ до того, что по улицамъ Милана было расклеено объявленіе, обѣщавшее награду въ 20 франковъ тому, кто сообщитъ о мѣстѣ пребыванія отставшагося, сбившагося съ пути, или потеряннаго итальянскаго флота.

<u>Атака укрѣпленій острова Лиссы. 18 и 19 Іюля 1866 г.</u>

15 Іюля морской министръ лично прибылъ въ Анкону и настоятельно потребовалъ отъ адмирала, чтобы онъ немедленно направился съ флотомъ въ море и произвелъ-бы нападеніе на островъ Лиссу, овладѣніе которымъ дало-бы итальянцамъ прекрасный базисъ для дальнѣйшихъ дѣйствій противъ австрійскаго побережья.

Такая экспедиція, съ точки зрѣнія морской стратегіи, была очевидно невыполнима, такъ какъ приходилось дѣйствовать,

имѣя въ тылу непріятельскій флотъ, который могъ въ каждый моментъ попытаться атаки.

Къ тому-же итальянцы не располагали никакими свѣдѣніями объ островѣ, даже не имѣли его карты и министерство отказывало Персано въ пятитысячномъ отрядѣ войскъ, который онъ считалъ необходимымъ для возможности успѣха.

Однако время было такое, что разсуждать не приходилось и 16-го Іюля, Персано вышелъ въ море, имѣя въ своемъ распоряженіи 11 броненосцевъ, 8 деревянныхъ большихъ судовъ и 8 мелкихъ; вмѣстѣ съ небольшимъ отрядомъ сухопутныхъ войскъ, флотъ могъ высадить на берегъ 1500 человѣкъ десанта.

Чтобы скрыть по возможности отъ непріятеля свое назначеніе, флотъ направился сначала къ сѣверу и шелъ по этому направленію до наступленія ночи, послѣ чего уже взялъ курсъ прямо на Лиссу. Начальникъ штаба на посыльномъ судне былъ посланъ прямо къ острову, чтобы произ-

вести рекогносцировку, а другое авизо было послано къ тому, чтобы перехватить на дорогѣ, шедшій изъ Англіи, броненосный таранъ „Affondatore" и направить его на соединеніе съ эскадрой.

Островъ Лисса (фиг. 154), лежитъ отъ Анконы на OSO въ разстояніи 115 миль и отъ Полы на SO въ 145 миляхъ.

Южный берегъ его крутъ и обрывистъ, сѣверный, напротивъ того пологъ и доступенъ. Въ сѣверо-восточной его части находится маленькая бухта Св. Георгія въ одну милю длиной и шириной въ полмили, съ узкимъ входомъ не превышающимъ 450 саженъ. Въ глубинѣ этой бухты расположенъ городъ Лисса, а при входѣ и кругомъ бухты расположено было нѣсколько батарей. Въ юго-западной части острова берегъ образуетъ заливъ Комиза, защищенный одной батареей. На южномъ берегу единственное якорное мѣсто есть бухта Манего съ хорошимъ но открытымъ рейдомъ, для защиты котораго также имѣлась одна батарея.

Гарнизонъ острова состоялъ изъ 2000 пѣхоты, кромѣ прислуги

Литографія К. Биркенфельда (В.О. 8 л., №1).

у орудій на батареяхъ.

17го Іюля къ вечеру, авизо съ начальникомъ штаба присоединился къ эскадрѣ. Ему удалось, поднявъ англійскій коммерческій флагъ, обойти спокойно всѣ три бухты острова и осмотрѣть защищавшія ихъ укрѣпленія. По его словамъ, взятіе острова не представляло изъ себя никакого затрудненія, такъ какъ батареи очень слабы и сбить ихъ будетъ легко.

Помимо основной уже указанной стратегической ошибки, въ которой однако виновато было правительство, планъ Персано для взятія острова, былъ очень хорошъ. Имѣя въ своемъ распоряженіи значительныя силы, адмиралъ хотѣлъ атаковать островъ одновременно въ нѣсколькихъ пунктахъ, сбить береговыя укрѣпленія и затѣмъ, продолжая развлекать гарнизонъ огнемъ флота, высадить десантъ для овладѣнія батареями и городомъ Лиссой.

На разсвѣтѣ 18го Іюля, придя на видъ острова, итальянцы раздѣлились и пошли на назначенныя имъ адмираломъ мѣста. Главныя силы флота, въ числѣ 8 броненосцевъ, подъ на-

начальствомъ самаго Персано, расположились у входа въ бухту Св. Георгія для бомбардированія наружныхъ ея укрѣпленій. Отрядъ деревянныхъ большихъ судовъ съ десантомъ, подъ начальствомъ Вице-Адмирала Альбини направился въ бухту Манего, гдѣ онъ долженъ былъ сбить батарею и высадить десантъ, которому было предписано, сейчасъ по высадкѣ, идти къ городу Лиссъ и атаковать укрѣпленія съ тыла. Контръ-Адмиралъ Вакка съ тремя броненосцами пошелъ въ бухту Комиза для атаки защищавшей ея батареи и отвлеченія гарнизона отъ бухты Св. Георгія. Наконецъ отрядъ мелкихъ деревянныхъ судовъ, подъ начальствомъ Капитана Сандри, былъ посланъ къ сосѣднему острову Лезина, чтобы перервать подводный телеграфный кабель, истребить береговые семафоры и вообще уничтожить всякую возможность атакованному острову переговориться съ материкомъ. День былъ хорошій, вѣтеръ тихій и море спокойное, такъ что обстоятельства вполнѣ благопріятствовали итальянцамъ. Въ продол-

жеиіи 2½ часовъ наружныя батареи бухты Св. Георгія отчаянно защищались, но когда судамъ удалось взорвать на двухъ батареяхъ пороховые погреба, артиллерія ихъ должна была замолчать. Только батареи расположенные въ глубинѣ бухты и орудія на телеграфномъ холмѣ, большое возвышеніе которыхъ надъ моремъ спасало ихъ отъ судовыхъ выстрѣловъ, продолжали огонь.

Контръ-Адмиралъ Вакка между тѣмъ, придя въ бухту Комиза, нашелъ что укрѣпленіе расположено слишкомъ высоко, а потому недоступно для судоваго огня. Упуская совершенно изъ виду ту цѣль, съ которой онъ былъ посланъ, Вакка покинулъ назначенный ему постъ и отправился въ бух[ту] Манего, чтобы оказать [по]мощь Альбини. Послѣдній между тѣмъ тоже рѣшилъ, что сбить укрѣпленіе невоз[можно] вслѣдствіе его высоты, а потому и не приступалъ къ высадкѣ десанта. Тогда Вакка направился на соедин[еніе] съ Персано, и принялъ со своими судами участіе въ

бомбардированіи укрѣпленій бухты Св. Георгія. Главнокомандующій, узнавъ о бездѣйствіи Альбини, потребовалъ его отрядъ къ себѣ, чтобы попробовать высадить десантъ въ бухтѣ Каробер, нѣсколько западнѣе города Лиссы. Вслѣдствіе утомленія командъ, бомбардировка къ вечеру была прекращена и броненосцы отошли отъ берега.

Между тѣмъ къ эскадрѣ присоединился Капитанъ Сандри со своимъ отрядомъ, исполнившій возложенное на него порученіе, но все-таки съ острова успѣли дать знать на материкъ о нападеніи итальянцевъ, такъ какъ на телеграфной станціи Сандри перехватилъ уже отвѣтную депешу изъ Тріеста, предписывающую коменданту Лиссы держаться во чтобы то ни стало до прихода австрійскаго флота.

Такимъ образомъ цѣлый день былъ потерянъ, не принеся никакихъ результатовъ, и теперь надо было съ часу на часъ ожидать еще появленія австрійского флота. Конечно результаты этого дня могли-бы быть совершенно другіе, если-бы

Вакка, и въ особенности Альбини, постарались бы выполнить приказаніе адмирала. Теперь очевидно времени терять было нельзя, и надо было произвести высадку ночью, благо погода была хорошая и море спокойно. Но вмѣсто этого, все было отложено до слѣдующаго дня, и итальянскій флотъ позволилъ себѣ отдыхать, какъ будто онъ находился на Анконскомъ рейдѣ, и какъ будто никакія обстоятельства не могли ему помѣшать продолжать начатое дѣло.

Между тѣмъ гарнизонъ Лиссы работалъ всю ночь и къ утру всѣ сбитыя итальянцами батареи были, насколько возможно, исправлены. На слѣдующее утро преступное бездѣйствіе итальянцевъ продолжалось, хотя они получили еще подкрѣпленіе, въ видѣ явившагося наконецъ „Affondatore" и двухъ винтовыхъ деревянныхъ фрегатовъ.

Только въ 3 ч. пополудни отрядъ изъ 4-хъ броненосцевъ, подъ начальствомъ Контръ-Адмирала Вакка подошелъ къ бухтѣ Св. Георгія для атаки укрѣпленій.

Корветъ „Formidabile" теперь вошелъ въ середину бухты, чтобы заставить замолчать внутреннія батареи. Видя, что корветъ бьютъ нѣсколько батарей перекрестнымъ огнемъ, Вакка также вошелъ въ бухту и съ остальными тремя броненосцами, но найдя, что внутри мало мѣста для маневрированія, онъ вышелъ, оставивъ „Formidabile" безъ поддержки. Вслѣдствіе этого послѣдній, потерявъ убитыми и ранеными 55 человѣкъ и потерпѣвъ значительныя поврежденія въ рангоутѣ и на верхней палубѣ, тоже принужденъ былъ покинуть свою позицію. Два броненосца (корветъ и канонерская лодка) отправились въ бухту Комиза для отвлеченія туда части гарнизона, а Вице-Адмиралъ Альбини со всею деревянною эскадрою приступилъ къ высадкѣ въ бухтѣ Карободеро. Но такъ вело велъ онъ эту операцію, что десантъ былъ готовъ отвалить отъ борта только въ 6 часовъ вечера, а къ этому времени вѣтеръ задулъ съ сѣвера и развелъ сильное волненіе, поднявшее у берега, назначеннаго для высадки, бурунъ. Этого оказалось вполнѣ достаточнымъ, чтобы вновь отложить атаку до слѣдующаго утра. Надо замѣтить, что

итальянцамъ еще просто везло. Тегеттгофъ получилъ телеграмму о появленіи непріятеля у Лиссы, счелъ это простой демонстраціей, такъ какъ австрійцы предполагали что главныя дѣйствія на морѣ будутъ въ сѣверной части Адріатики около Венеціи. Вслѣдствіе этого Тегеттгофъ медлилъ выходомъ и только черезъ сутки, 19-го Іюля въ полдень, вышелъ въ море, получивъ извѣстіе изъ Зары, что итальянцы серьезно атакуютъ Лиссу. Не будь этого, Тегеттгофъ былъ-бы уже у острова.

На разсвѣтѣ 20-го Іюля погода испортилась окончательно и превратилась въ бурную съ сильнымъ дождемъ и шквалами. Чувствуя, что времени потеряно слишкомъ много, и ожидая съ минуты на минуту появленія австрійцевъ, Персано рѣшился произвести высадку во чтобы то ни стало, тѣмъ болѣе что только что къ эскадрѣ присоединился пароходъ съ новыми десантными войсками. Вице-Адмиралу Альбини приказано было начать высадку, двa броненосца должны были продолжать бомбардировать Комизу, а остальные суда приготовлялись возобновить нападеніе на бухту Св. Георгія. Едва были отданы

этим приказание, какъ съ моря появилось разбитое судно, неся сигналъ о появленіи на горизонтѣ подозрительныхъ судовъ.

Морское сраженіе при Лиссѣ. 20го Іюля 1866г.

Такимъ образомъ, несмотря на массу благопріятствовавшихъ имъ обстоятельствъ, которые они проспали, итальянцамъ надо было приготовиться расплатиться за сдѣланную ими стратегическую ошибку. Флотъ ихъ былъ разбросанъ, утомленъ двухъ-дневнымъ сраженіемъ и имѣлъ больше ста человѣкъ ранеными и убитыми, не говоря уже о томъ, что неудачи и проволочки необходимо должны были произвести угнетающее впечатлѣніе на экипажи и безъ того мало дисциплинированные. Австрійцы между тѣмъ только что накануне покинули рейдъ, экипажи были совершенно свѣжи и бодро шли въ бой. И такъ нравственный перевѣсъ очевидно былъ на сторонѣ австрійцевъ.

Тегетгофъ велъ съ собою 7 броненосцевъ, 7 большихъ деревянныхъ судовъ, между которыми былъ одинъ линейный корабль „Kaiser“, 7 канонерскихъ лодокъ и нѣсколько пароходовъ.

По числу судовъ, скорости ихъ и силѣ артиллеріи австрійцы были слѣдовательно гораздо слабѣе

своихъ противниковъ, но они смѣло шли на непріятеля, сплоченные образцовой дисциплиной и сильные своимъ нравственнымъ превосходствомъ.

Тегетгофъ выбралъ для своей эскадры строй клина (фиг. 155), въ три линіи, изъ которыхъ переднюю составляли броненосцы, съ адмиральскимъ фрегатомъ „Ferdinand Max" во главѣ. За нею, въ разстояніи 2хъ кабельтововъ шли большія деревянныя суда, имѣя во главѣ у себя линейный корабль „Kaiser", подъ предводительствомъ начальника отряда Комодора Петца. Канонерскія лодки составляли третью линію. Для защиты орудійной прислуги на броненосцахъ отъ отскакивающихъ внутрь гаекъ и болтовъ скрѣпляющихъ броню, внутри по бортамъ были развѣшаны тюфяки и бѣлье, а небронированныя части борта были снаружи защищены цѣпными канатами.

Около 7 часовъ утра 20го Іюля съ салинга фланговаго судна былъ усмотрѣнъ итальянскій флотъ, но такъ какъ команды только что начали завтракать, Тегетгофъ не велѣлъ дѣлать сигнала о близости непріятеля, чтобы не потревожить людей, а вскорѣ [illegible] [illegible] было суда. [illegible] были [illegible] воодушевлены.

[illegible]

Волненіе развело до того сильное, что нѣкоторые изъ броненосцевъ принуждены были задраить порты въ батарею. Только въ десятомъ часу вѣтеръ перемѣнился и началъ стихать и волненіе уменьшилось. Небо начало проясниться и показалось солнце.

Получивъ извѣстіе о появленіи австрійцевъ, Персано немедленно приказалъ Албини остановить высадку десанта и присоединиться къ эскадрѣ, а въ бухту Комиза послалъ авизо, чтобы воротить оттуда, находившіеся тамъ, 2 броненосца.

Въ это время корветъ „Formidabile", получившій наканунѣ довольно серьезныя поврежденія при атакѣ укрѣпленій, но имѣвшій вполнѣ исправную машину и всѣ орудія уцѣлѣвши, объявилъ сигналомъ, что онъ участвовать въ сраженіи не можетъ и проситъ разрѣшенія идти для исправленія въ Анкону. Затѣмъ, не дождавшись отвѣта на свой сигналъ, онъ отдѣлился отъ флота и направился въ море. Такимъ образомъ у Персано находилось въ данный моментъ въ распоряженіи всего только 9 броненосцевъ, которые онъ выстроилъ сначала во фронтъ носомъ къ NW, думая, что ав-

туда идетъ непріятель; когда-же проясниило и дымъ на горизонтѣ показалъ, что австрійцы идутъ отъ NO, итальянцы перестроились въ строй кильватера и пошли къ непріятелю на встрѣчу. Въ этотъ моментъ Персано перенесъ свой флагъ съ фрегата „Re d'Italia" на таранъ „Affondatore", который онъ считалъ самымъ сильнымъ, быстрымъ и поворотливымъ суднomъ въ эскадрѣ. Онъ сдѣлалъ это съ тою цѣлью, чтобы, идя внѣ строя, имѣть возможность находиться во время сильнѣйшихъ столкновеній съ непріятелемъ, и рѣшать побѣду, а также чтобы, быстро передвигаясь отъ одной части флота къ другой, передавать всѣмъ судамъ свои приказанія. Колонну велъ Контръ-Адмиралъ Вакка.

Между тѣмъ Альбини страшно медленно собиралъ дессантные принадлежности и нисколько не торопился присоединиться къ эскадрѣ. Когда мимо него проходили два броненосца изъ дивизіи Комеза, онъ задержалъ еще одинъ изъ нихъ (корветъ) при себѣ, и только канонерская лодка пошла догонять Персано.

Первымъ сблизился съ непріятелемъ итальянскій авангардъ,

и въ началѣ 11-го часа суда его открыли огонь, на который австрійцы сейчасъ-же начали отвѣчать, но вслѣдствіе дальней дистанціи и волненія, большая часть снарядовъ пролетали мимо цѣли.

Несмотря на то, что итальянская линія была и безъ того уже сильно растянута, Персано велъ авангардъ полнымъ ходомъ; пройдя подъ носомъ непріятеля, онъ вдругъ (фиг. 156) поворотилъ со своими тремя судами налѣво, вслѣдствіе чего въ линіи образовался широкій интервалъ. Туда то и направилъ свои броненосцы Тегетгофъ и такимъ образомъ съ самаго начала боя разбилъ непріятеля пополамъ.

Тогда (фиг. 157) Вакка со своимъ отрядомъ и концевые итальянскіе корабли, вмѣсто того чтобы сосредоточить свои силы въ нападеніи на австрійскіе броненосцы, прошедшіе ихъ линію, бросились въ другую сторону на второй непріятельскій отрядъ, состоявшій изъ большихъ деревянныхъ судовъ. Тегетгофъ, увидя это, приказалъ своимъ броненосцамъ повернуть, и помчаться на помощь, но по дорогѣ наткнулся на среднюю часть итальянскаго флота, состоявшую изъ 3-хъ судовъ, которые

и атаковать со всеми своими силами. Таким образомъ бой раздѣлился на двѣ части. Посмотримъ сначала что сдѣлали итальянцы съ шестью броненосцами противъ деревянныхъ судовъ. Вакка со своимъ отрядомъ направился было на лѣвое крыло второго клина, но въ этотъ моментъ австрійская канонерская лодка „Dalmat", желая спасти своихъ товарищей, остановила машину и открыла огонь, чтобы привлечь на себя вниманіе грознаго врага. Какъ это ни кажется страннымъ, Вакка попался на эту удочку и погнался за несчастной канонерской лодкой съ двумя своими передними броненосцами; достигнувъ своей цѣли, „Dalmat" дала ходъ и, благодаря своей быстротѣ, успѣла избѣгнуть неминуемой гибели.

Между тѣмъ броненосецъ отряда Вакка и два концевыхъ итальянскихъ корабля, напали на линейный корабль „Kaiser", который храбро отбивался отъ нихъ сосредоточенными залпами, ловко увертываясь отъ таранныхъ ударовъ. Замѣтивъ, что одинъ изъ нихъ, фрегатъ „Re di Portogallo" расположился у него подъ носомъ и бьетъ его продольными выстрѣлами, Командоръ Петцъ рѣшился про-

гнать его ударомъ штевня. Итальянскій фрегатъ, находясь въ движеніи, легко уклонился отъ нормальнаго удара, и оба судна прочертили другъ у друга по борту, стрѣляя изъ своихъ орудій въ упоръ. Въ то время какъ броненосный фрегатъ потерялъ только шлюпки и нѣсколько пушечныхъ ставней, потери „Kaiser"-а были огромны. Форштевень его былъ совершенно развороченъ, бушпритъ сломался, фокъ-мачта со всѣмъ рангоутомъ полетѣла назадъ, снесла трубу и накрыла ее сверху, вслѣдствіе чего вся эта груда загорѣлась; выстрѣлы итальянцевъ, сдѣланные въ упоръ, произвели страшное опустошеніе въ палубахъ. Но такъ несогласно и безцѣльно дѣйствовали итальянцы, что несмотря на весь этотъ погромъ, „Kaiser"-у удалось съ поврежденной машиной выползти изъ свалки и потушить пожаръ, послѣ чего онъ направился къ бухтѣ Св. Георгія. Обратимся теперь къ тремъ среднимъ судамъ итальянцевъ, атакованнымъ семью броненосцами Тегетгофа.

Здѣсь также сраженіе превратилось въ безпорядочную свалку, въ которой чрезвычайно трудно было отличить свои корабли отъ чужихъ; суда носились безъ опре-

дымленной мглы по всѣмъ направленіямъ, стрѣляя другъ во друга, когда пороховой дымъ, густо застлавшій небольшое пространство гдѣ горѣла битва, позволялъ различать врага. Главнымъ отличіемъ, служившимъ для взаимнаго распознаванія сражавшихся эскадръ, былъ сѣрый цвѣтъ итальянскихъ броненосцевъ, которымъ выкрасилъ ихъ адмиралъ Персано. Тегетгофъ, мало надѣясь на свою гладкоствольную артиллерію, старался пустить въ дѣло тараны, но долженъ былъ тутъ-же убѣдиться насколько это оружіе ненадежно. По собственнымъ его словамъ, онъ бросался на все, что было выкрашено сѣрой краской и три раза ударялъ своимъ штевнемъ непріятеля, но каждый разъ безуспѣшно, такъ какъ тотъ поспѣвалъ увернуться и ударъ приходился подъ острымъ угломъ. Между тѣмъ у итальянскаго броненоснаго фрегата „Re d'Italia" продольнымъ залпомъ была перебита голова руля и онъ потерялъ возможность управляться. Давши полный ходъ, командиръ фрегата хотѣлъ выйти изъ общей схватки на просторъ, но ему неожиданно загородилъ дорогу одинъ изъ австрій-

скихъ броненосцевъ, а другой „Ferdinand Max", подъ флагомъ Тегетгофа летѣлъ прямо ему въ лѣвый бортъ. Вмѣсто того, чтобы продолжать свой путь и протаранить непріятеля загораживавшаго ему дорогу, командиръ „Re d'Italia", далъ задній ходъ, надѣясь пропустить австрійскаго адмирала подъ носомъ. Безъ руля однако маневръ не удался, и „Ferdinand Max" со скоростью 11½ узловъ врѣзался въ бортъ итальянскаго фрегата. Ударъ былъ такъ силенъ, что „Re d'Italia" повалился на правый бокъ, а вся команда на австрійскомъ фрегатѣ слетѣла съ ногъ; вмѣстѣ съ тѣмъ оба судна приподнялись и „Ferdinand Max", имѣя весь носъ на вѣсу, своею тяжестью давилъ внизъ и еще больше разворачивалъ и безъ того уже огромную пробоину (фиг. 161). Въ моментъ удара машина австрійца уже работала назадъ, такъ что онъ скоро освободилъ свой таранъ. Тогда смертельно раненый итальянскій фрегатъ быстро перевалился на лѣвый бокъ, вода хлынула въ громадное отверстіе и черезъ двѣ минуты „Re d'Italia" скрылся подъ водой.

Броненосная канонерская лодка „Palestro", сражавшаяся рядомъ съ „Re d'Italia", находилась также

Литографія К. Биркенфельда (В. О. 8 л. № 17.

въ отчаянномъ положеніи. Австрійская бомба, попавшая въ кормовую часть незащищенную бронею, разорвалась въ каютъ-компаніи и произвела пожаръ, который быстро началъ разростаться, несмотря на всѣ усилія потушить огонь. Съ пылающей кормой, окруженный густымъ дымомъ, „Palestro" направился на пустарь, причемъ всѣ давали ему дорогу, ежеминутно ожидая что онъ взлетитъ на воздухъ. Покончивъ съ кордебаталіей, Тегетгофъ поспѣшилъ къ своимъ деревяннымъ судамъ, вслѣдствіе чего дѣйство-ваніе противъ нихъ итальянцевъ, присоединились къ отряду Васко (фиг. 158). Деревянныя австрійскія суда воспользовались этимъ моментомъ и начали оставлять мѣсто боя, направляясь къ Лиссѣ, а за ними послѣдовалъ и Тегетгофъ со своими броненосцами (фиг.159), чѣмъ и закончилось сраженіе. Въ заключеніе прослѣдимъ, что дѣлалъ во время боя Адмиралъ Персано на таранѣ „Affondatore", куда онъ перенесъ свой флагъ.

Идя въ началѣ сраженія вмѣстѣ со своимъ авангардомъ, Персано участвовалъ въ нападеніи на „Kaiser", но увидѣвъ что Тегетгофъ поворотилъ со своими

Шихманъ-Вилль

броненосцами, онъ пошелъ къ нему на встрѣчу, желая сразиться съ непріятельскимъ адмираломъ. Тутъ онъ убѣдился, что прославленный „Affondatore" очень плохо слушаетъ руля, а команда совершенно не умѣетъ стрѣлять изъ новыхъ большихъ башенныхъ орудій. Не принеся здѣсь никакой пользы, Персано помчался назадъ къ деревяннымъ австрійскимъ судамъ и замѣтилъ уходившій „Kaiser", на который онъ и набросился. Два раза онъ старался его утопить тараномъ, но тотъ все увертывался, осыпая „Affondatore" градомъ ядеръ, тогда какъ пушки итальянскаго тарана или бездѣйствовали, или давали промахи. Въ этотъ моментъ Персано замѣтилъ, что Вице-Адмиралъ Альбини наконецъ снялся съ якоря, но и не думаетъ идти къ мѣсту боя, а медленно направляется къ NW, созерцая картину боя издали. Внѣ себя адмиралъ, бросивъ „Kaiser", полетѣлъ въ догонку съ поднятымъ сигналомъ „атаковать непріятеля", но Альбини не повторилъ сигнала, а потому суда его продолжали идти прежнимъ курсомъ, исключая одного фрегата „Principe Umberto",

который сейчас-же бросился въ догонку за австрійцами, которые въ это время нестройной кучей оставляли мѣсто боя. Надо заметить, что „Principe Umberto" только что пришелъ изъ дальняго плаванія, а потому имѣлъ дисциплинированный и обученный экипажъ.

Разбросанность австрійцевъ давала итальянцамъ прекрасный случай ихъ атаковать, но ни Альбини, ни Вакка не выказали ни малѣйшаго желанія это сдѣлать. Теперь Персано полетѣлъ къ своей броненосной эскадрѣ, дѣлая сигналъ „атаковать непріятеля по способности" и „адмиралъ требуетъ скораго исполненія", но Вакка, вмѣсто немедленнаго исполненія сигнала, началъ выстраивать свои суда въ кильватерную колонну. Пока онъ этимъ занимался, благопріятный моментъ былъ упущенъ, такъ какъ Тегетгофъ, подойдя къ острову, выстроилъ свои суда въ строй двойнаго фронта, причемъ переднюю линію составляли броненосцы, прикрывая своихъ деревянныхъ товарищей (фиг. 160).

Между тѣмъ „Palestro"

лалъ, и несмотря на всѣ старанія экипажа потушить пожаръ, огонь понемногу охватывалъ все судно. Нѣсколько мелкихъ судовъ собралось около него съ предложеніемъ помощи, но командиръ и команда отказались оставить свое судно, надѣясь вѣроятно на затопленіе крюйтъ-камеры, и продолжали тушить пожаръ. Вдругъ около 2 ч. пополудни раздался оглушительный взрывъ, „Palestro" взлетѣлъ на воздухъ, погубивъ вмѣстѣ съ собою и почти весь свой экипажъ.

До заката солнца флоты держались другъ у друга въ виду, въ выжидательномъ положеніи, послѣ чего итальянцы направились въ Анкону, а Тегеттгофъ пошелъ въ бухту Манего, чтобы укрыться на ночь отъ дувшаго сѣвернаго вѣтра. Конечно онъ и не думалъ преслѣдовать итальянцевъ, гораздо болѣе многочисленныхъ и къ тому обладавшихъ большимъ ходомъ. Дѣло его было исполнено, такъ какъ Лисса была освобождена. Въ этотъ день австрійцы потеряли убитыми и ранеными 173 человѣка, изъ которыхъ 100 человѣкъ приходилось на „Kaiser". Очень сильно былъ поврежденъ тотъ-же „Kaiser", да

нѣсколько потекъ косомъ „Ferdinand Max". Итальянцы-же потеряли два судна и около 500 человѣкъ у нихъ выбыло изъ строя.

Такъ кончилось это сраженіе, про которое говорили, что оно показало, что могутъ дѣлать деревянныя суда, предводительствуемыя желѣзнымъ человѣкомъ противъ желѣзныхъ судовъ, управляемыхъ человѣкомъ изъ дерева.

Однако слова эти, выражая въ общемъ вполнѣ вѣрную мысль, какъ-бы указываютъ на Персано, какъ на главнаго виновника пораженія итальянцевъ, что совершенно нельзя признать справедливымъ.

Правда Персано сдѣлалъ много ошибокъ, но не мало надѣлалъ ихъ и Тегетгофъ. Дѣйствительно трудно понять, почему австрійскій адмиралъ прорѣзалъ непріятельскую линію, оставивъ такимъ образомъ безъ противниковъ, тогда какъ онъ могъ сразу обрушиться на любую часть итальянскаго флота. Кромѣ того этимъ маневромъ, онъ поставилъ въ страшно опасное положеніе свои деревянныя суда, которыя навѣрно-бы были уничтожены, если-бы итальянцы дѣйствовали согласно и старались сго-

большимъ искусствомъ. Затѣмъ, идя къ своимъ деревяннымъ судамъ на помощь, онъ со всѣми броненосцами атакуетъ трехъ непріятелей, оставляя такимъ образомъ всю свою остальную эскадру на произволъ судьбы.

Персано прежде всего выбралъ совершенно не подходящій строй для встрѣчи непріятеля, шедшаго въ сомкнутомъ, компактномъ ордерѣ. Затѣмъ онъ очевидно дѣйствовалъ безъ всякаго плана, бросаясь съ одного конца мѣста боя на другое, и, выйдя изъ строя, потерялъ совершенно возможность руководить дѣйствіями своихъ судовъ, которые не зная за кѣмъ слѣдовать, дѣйствовали вразбродъ.

Но главныя причины пораженія итальянцевъ заключаются въ отвратительномъ состояніи ихъ личнаго состава. Не надо забывать, что противъ 21 австрійскаго судна, сражались только 9 итальянскихъ броненосцевъ, и произошло это только потому, что Альбини явно не желалъ принять участіе въ бою, и съ легкимъ сердцемъ принесъ въ жертву своимъ личнымъ интересамъ, честь своей родины и славу своего флага. Контръ-Адмиралъ

Вакка тоже самое думалъ въ концѣ сраженія, когда началъ строить кильватерную колонну, вмѣсто того чтобы броситься на разбросаннаго непріятеля. Командиры отдѣльныхъ судовъ не оказывали никакой поддержки другъ другу, а команды стрѣляли такъ плохо, что не могли нанести серьезныхъ поврежденій ни одному изъ непріятельскихъ судовъ.

Понятно, что, имѣя такихъ подчиненныхъ, которые <u>думали и разсуждали, а не исполняли его приказаній</u>, Персано не рѣшился вторично напасть на австрійцевъ и ушелъ въ Анкону.

Такимъ образомъ это сраженіе явно показало, какое громадное вліяніе на исходъ боя можетъ имѣть подготовка личнаго состава, и какъ мало можно надѣяться на одно превосходство матеріальной части.

Персано былъ отданъ подъ судъ и былъ приговоренъ къ лишенію чина и отставленію отъ службы, чѣмъ итальянцы показали, что ими совершенно не поняты были причины ихъ пораженія при Лиссѣ.

Франко-Германская война.
(1870–71 года).

Когда въ Іюнѣ 1870 года разразилась война между Франціей и Германіей, небольшой нѣмецкій флотъ находился въ морѣ и легко-бы могъ-быть захваченъ французами, которыхъ флотъ былъ несравненно многочисленнѣе. Но французскія эскадры настолько-же были готовы для боя, какъ и сухопутныя арміи. Пока шли сборы и снабженіе судовъ, нѣмцы поспѣли ввести свой флотъ въ гавани и французскому адмиралу осталось на долю одна только блокада. Предпринять противъ береговъ онъ не могъ ничего, не имѣя войскъ, а послѣднихъ французы выслать не могли, терпя одно пораженіе за другимъ. Наконецъ къ концу кампаніи, большая часть судовъ была разоружена и команды и все что могло пригодиться для войны на сушѣ, было отправлено для подкрѣпленія таявшей съ каждымъ днемъ арміи.

Бой Метеора съ Бувэ. 1870 г.

Единственнымъ эпизодомъ на морѣ этой страшной борьбы

двухъ могущественнѣйшихъ народовъ, былъ бой канонерскихъ лодокъ, оказавшихся во время войны, на одномъ рейдѣ, въ Гаваннѣ.

Французская канонерка „Буве" и германская — „Meteor", какъ по величинѣ (около 600 тоннъ), такъ и по вооруженію (1 орудіе въ 6 дюймовъ и 2 мелкихъ) были почти равными. Французская лодка была немного крупнѣе и новѣе германской, а также имѣла нѣкоторое преимущество въ скорости, но за то послѣдняя была поворотливѣе и большое ея орудіе стояло на поворотной платформѣ. Выйдя изъ Гаванны за предѣлы нейтральныхъ водъ, канонерки вступили въ артиллерійскій бой. Командиръ „Буве" однако скоро замѣтилъ, что нѣмцы стрѣляютъ быстрѣе, имѣя возможность легче управляться съ большимъ орудіемъ, а потому рѣшился таранить своего врага. Окутанный облаками дыма, „Метеоръ" вдругъ увидѣлъ своего противника, шедшаго на него полнымъ ходомъ; однако командиръ успѣлъ положить руля и лодки сошлись подъ довольно острымъ угломъ. Ударъ былъ такъ стремителенъ,

Лейтенантъ Кедровъ.

что хотя орудія были приготовлены, какъ съ той такъ и съ другой стороны, выстрѣла не поспѣли сдѣлать.

Между тѣмъ „Бувэ", чертя по борту нѣмецкой канонерки своимъ высокимъ вертикальнымъ форштевнемъ опрокинулъ баковое орудіе, среднее большое орудіе заворотилъ совсѣмъ на корму, сорвалъ всѣ руслене и поломалъ двѣ заднія мачты, вслѣдствіе чего винтъ „Метеора" запутался въ снастяхъ. Но вѣроятно на Бувэ тоже случилось какое-нибудь поврежденіе, потому что онъ прошелъ за корму противника и долго не поворачивалъ назадъ. Нѣмцы между тѣмъ энергично работали, поспѣли обрубить волочившійся за кормою такелажъ, освободить винтъ и открыли огонь изъ кормового орудія. Однимъ изъ первыхъ выстрѣловъ имъ удалось пробить у „Бувэ" паровой кожухъ, возвышавшійся надъ палубой, вслѣдствіе чего французская канонерка должна была поставить паруса и прекратить бой, войдя въ нейтральныя воды.

Война Чили и Перу.
(1879 г.).

Составъ флотовъ Чили и Перу.

Въ началѣ 1879 года, между Перу и Боливіей съ одной стороны, и Чили съ другой, возникъ споръ изъ-за эксплоатаціи пограничныхъ серебренныхъ и сѣрныхъ рудниковъ, окончившійся войной; Боливія, какъ не имѣвшая ни одного военнаго судна, участіе въ борьбѣ на морѣ не принимала.

При объявленіи войны, флотъ Чили, кромѣ транспортовъ, состоялъ изъ 2-хъ казематированныхъ броненосцевъ (3500 тоннъ, броня отъ 4½ до 9 дюймовой, 6 орудій 9 дюймоваго калибра), 2-хъ канонерскихъ лодокъ и 4-хъ корветовъ.

Перу могло противупоставить этимъ силамъ 2 монитора, 1 казематированный броненосецъ (2500 тоннъ, 12 орудій около 6 дюйм. калибра), 2 корвета и одну канонерку.

Какъ чилійцы, такъ и перувіанцы отличались своей энергіей, храбростью и были хорошими моряками, но какъ тѣ, такъ и другіе обучены были плохо и военно-морское

образованіемъ оставлено желать многаго.

Хотя чилійцы были на морѣ не особенно сильнѣе своихъ противниковъ, они первые начали наступательныя дѣйствія.

Сраженіе при Иквике 21 Мая 1879 г.

Въ Маѣ 1879 года два чилійскихъ судна, корветъ „Esmeralda" (850 тоннъ, 8 небольшихъ орудій) и лодка „Covadonga" (2 орудія около 6 дюйм. калибра) блокировали перуанскій портъ Иквике (фиг. 162) и были здѣсь застигнуты двумя перуанскими броненосцами. Одинъ изъ нихъ „Huascar" (фиг. 163), хотя и носилъ названіе монитора, но сильно отличался отъ обычнаго типа этихъ судовъ. Передняя часть его, вооруженная тараномъ, мало выступаетъ изъ воды и на ней расположена труба, затѣмъ рубка и башня съ двумя 9ти-дюймовыми орудіями. Кормовая его часть возвышена и тамъ поставлено два орудія небольшого калибра. Броня, уменьшаясь въ толщинѣ къ оконечностямъ, измѣнялась отъ $2\frac{1}{2}$ до $5\frac{1}{2}$ дюймовъ. Другой перуанскій корабль былъ казематированный фрегатъ „Independencia".

Такъ какъ перуанскія суда кромѣ того обладали несравненно лучшимъ ходомъ, то бѣжать было нельзя, а громадное неравенство въ силахъ дѣлали всякое сопротивленіе безполезнымъ, но несмотря на это, чилійцы все-таки рѣшили принять бой.

Капитанъ Пратъ, командиръ „Esmeralda"-ы рѣшилъ выбрать позицію подъ самымъ городомъ, чтобы непріятельскія ядра, поражая его, наносили-бы также вредъ и своимъ. Къ несчастью, какъ разъ при переходѣ на новое мѣсто, часть котловъ его, очень уже старыхъ, отказалась служить и „Esmeralda" во время боя не могла имѣть скорости больше 3хъ узловъ.

Войдя въ бухту, перуанцы открыли огонь, на который чилійцы отвѣчали, но первые стрѣляли плохо и не попадали, а слабые снаряды вторыхъ не могли пробить броню ихъ противниковъ. Послѣ часовой безполезной перестрѣлки, лодка „Covadonga", выбрала удобный моментъ и выскользнула изъ бухты, за ней погнался броненосный

фрегатъ, а „Huascar" продол-
жалъ перестрѣливаться съ
чилійскимъ корветомъ. Между
тѣмъ гарнизонъ Икикве
притащилъ на берегъ нѣсколько
орудій и открылъ изъ нихъ гу-
бительный для „Esmerald"-ы
огонь, такъ какъ большая часть
ядеръ попадали. Пришлось чи-
лійцамъ перемѣнить мѣсто,
а тогда капитанъ Грау, ко-
мандиръ „Huascar"-а, видя что
стрѣльба его ни къ чему не ве-
детъ, рѣшился покончить дѣло
тараномъ. Едва двигаясь,
„Esmeralda" все-таки успѣла
увернуться отъ удара, кото-
рый пришелся подъ очень ост-
рымъ угломъ, въ лѣвую скулу.
Этимъ моментомъ восполь-
зовался храбрый капитанъ
Пратъ и съ крикомъ „на
абордажъ" кинулся на па-
лубу непріятельскаго мони-
тора; однако послѣдній такъ
быстро двинулся назадъ, что
за чилійскимъ командиромъ
успѣлъ перескочить на „Huas-
car" только одинъ человѣкъ,
и оба они сейчасъ-же были
убиты стрѣлками, располо-
женными на юнѣ. Кромѣ
того въ моментъ удара „Huas-
car" разрядилъ свои орудія пре-

го въ упоръ; на этотъ разъ снаряды конечно попали въ цѣль и наполнили палубы корвета мертвыми и ранеными. Между тѣмъ Грау отошелъ и бросился на корветъ второй разъ, но, ударивъ его въ правую скулу, онъ не нанесъ ему почти никакого вреда, такъ какъ слишкомъ рано застопорилъ свою машину. Опять, теперь уже старшій офицеръ бросился на палубу монитора, но едва успѣли послѣдовать его примѣру 12 человѣкъ абордажной партіи, какъ „Huascar" отошелъ назадъ и всѣ смѣльчаки нашли свою смерть на его палубѣ подъ градомъ пуль съ марсовъ и юта, не встрѣтивъ ни одного непріятеля лицомъ къ лицу.

Тогда съ близкаго разстоянія перуанцы послали въ корветъ еще нѣсколько снарядовъ, причемъ одинъ изъ нихъ сбилъ руль, послѣ чего „Esmeralda" сдѣлалась неподвижной. Тутъ уже „Huascar" совершенно спокойно выбралъ удобную позицію и съ полнаго хода врѣзался въ середину борта искалѣченнаго корвета, который немедленно пошелъ

ко дну со стрѣляющими орудіями и развѣвающимся флагомъ.

Между тѣмъ фрегатъ „Independencia" преслѣдовалъ по пятамъ несчастную канонерскую лодку, командиръ которой, Капитанъ Кондель, прилагалъ всѣ усилія чтобы уйти отъ своего грознаго противника. Онъ держался какъ можно ближе къ берегу, гдѣ иногда буквально въ бурунахъ и дѣятельно стрѣлялъ изъ своихъ пушекъ, причемъ ему удалось сбить со станка самое тяжелое носовое орудіе у непріятеля, которое уже однимъ удачнымъ выстрѣломъ могло пробить лодку вдоль на вылетъ. Тотъ съ своей стороны не оставался въ долгу, но комендоры его стрѣляли такъ плохо что никакъ не могли попасть въ лодку. Тогда командиръ фрегата, опасаясь какъ-бы не удалось уйти его маленькому противнику, рѣшилъ пустить въ дѣло таранъ. Имѣя преимущество въ ходѣ, онъ два раза приближался къ лодкѣ съ кормы, но каждый разъ послѣдняя увертывалась. Наконецъ онъ сдѣлалъ третью

третью попытку протаранить „Covadong"-у, но послѣдняя въ это время прямо направилась черезъ камни, черезъ которые перескочила, а фрегатъ, промахнувшись и въ этотъ разъ, и потерявъ какъ разъ въ этотъ моментъ рулевого, налетѣлъ на эти-же камни, и крѣпко на нихъ засѣлъ. Тогда роли перемѣнились. Капитанъ Кондель, воспользовавшись тѣмъ, что фрегатъ не имѣлъ кормового обстрѣла, расположился у него подъ кормою и началъ поражать его продольными выстрѣлами. Вполнѣ безсильная теперь „Independencia" принуждена была спустить флагъ. Однако чилійцамъ не удалось завладѣть фрегатомъ, такъ какъ въ этотъ моментъ показался „Huascar", покончившій съ „Esmerald"-ой, и Капитанъ Кондель долженъ былъ спасаться бѣгствомъ, что ему и удалось сдѣлать, такъ какъ мониторъ не рѣшился его далеко преслѣдовать, опасаясь встрѣчи съ чилійскими броненосцами. Перуанцамъ, не смотря на всѣ ихъ усилія, не удалось стащить фрегатъ съ камней и они были принуждены его сжечь.

Сраженіе при Пунта-Анамосъ. 8 Октября 1879 г.

Въ продолженіи нѣсколькихъ мѣсяцевъ Грау, теперь уже

Контръ-Адмиралъ, съ мониторомъ „Huascar" совершилъ цѣлый рядъ набѣговъ на чилійскіе берега, замѣчательно ловко уклоняясь отъ встрѣчи съ непріятельскими броненосцами. Набѣги эти наконецъ такъ раздражили чилійцевъ, что главною задачею ихъ флота сдѣлалось уничтоженіе „Huascar"-а.

Для достиженія этой цѣли, въ началѣ Октябре 1879 года, вся чилійская эскадра собралась въ бухтѣ Мехиллонесъ въ Боливіи и здѣсь раздѣлилась на двѣ части. Броненосецъ „Blanco-Encalado" съ двумя мелкими судами долженъ былъ слѣдовать къ югу, и искать „Huascar", заглядывая по пути во всѣ бухты. Чилійцы надѣялись, что перуанскій мониторъ по обыкновенію уклонится отъ боя и начнетъ уходить къ сѣверу, а тутъ-то ему и долженъ былъ преградить путь другой отрядъ, во главѣ котораго находился болѣе быстроходный изъ чилійскихъ броненосцевъ „Cochrane". Съ разсвѣтомъ на слѣдующій-же день, послѣ своего выхода изъ Мехиллонесъ, первый отрядъ наткнулся на мониторъ „Huascar", которaго

сопровождалъ корветъ „Union"
Перуанцы конечно могли-бы
вступить въ бой, но съ ихъ
стороны было-бы чрезвычайно
опасно рисковать единствен-
нымъ своимъ годнымъ къ служб[illegible]
броненосцемъ, а потому Грау
повернулъ къ югу и началъ ухо-
дить отъ непріятеля. Когда
чилійцы остались далеко по-
зади, перуанскіе суда повернули
на западъ, чтобы пройти мо-
ристѣе своихъ противниковъ,
но когда они направились къ
сѣверу, вдругъ на горизонтѣ по-
казался второй чилійскій от-
рядъ. Тогда корветъ „Union",
пользуясь своимъ прекраснымъ
ходомъ, бросился въ сторону и
удачно избѣгъ преслѣдованія
двухъ чилійскихъ деревянныхъ
судовъ, посланныхъ за нимъ въ
погоню, а „Huascar" рѣшился
прорваться къ сѣверу и на-
чалъ держать ближе къ берегу,
мимо мыса Мухно-Англа-
мосъ. Къ нему по пересѣченію
его курса направился „Cochrane"
и, обладая лучшимъ ходомъ,
быстро началъ приближаться
къ монитору, съ которымъ [illegible]
ду тотъ открыли огонь. Чи-
лійскій броненосецъ не отв[illegible]
пока разстояніе не уменьшилось [illegible]

до 3-хъ кабельтововъ, и одинъ изъ первыхъ его снарядовъ, пробивъ броню монитора, разорвался подъ самой башней, и прекратилъ на время ея вращеніе, убивъ при этомъ 12 человѣкъ. Въ то время какъ снаряды чилійцевъ ложились очень хорошо, стрѣльба съ „Huascar"-а производилась очень плохо и „Cochrane" оставался почти невредимымъ. Черезъ полчаса послѣ начала боя, одинъ изъ чилійскихъ снарядовъ попалъ въ броневую рубку, разорвалъ въ куски Контръ-Адмирала Грау и убилъ находившагося рядомъ съ нимъ офицера.

Командованіе перешло къ старшему офицеру, но скоро и онъ былъ убитъ снарядомъ попавшимъ въ башню, который кромѣ того разбилъ цапфу одного изъ орудій и вывелъ изъ строя почти всю его прислугу. Нѣсколько разъ оба броненосца пробовали таранить другъ друга, но этотъ маневръ не удавался ни тому, ни другому, хотя былъ такой моментъ, когда у „Huascar"-а оказался перебитымъ штуръ-тросъ, и пока завели румпель-

тали, онъ управлялся очень плохо. Между тѣмъ къ мѣсту боя подходилъ „Blanco-Encalado". Увидѣвъ что новый противникъ уже близко, „Huascar" бросился на него съ цѣлью его протаранить и сдѣлалъ въ него выстрѣлъ изъ единственнаго своего орудія. Но „Blanco-Encalado" легко увернулся отъ удара и далъ въ свою очередь залпъ съ самаго близкаго разстоянія по монитору изъ своихъ 9ти дюймовыхъ орудій.

Съ этого момента положеніе „Huascar"-а сдѣлалось отчаяннымъ. Могучіе его противники, держась сзади него съ двухъ сторонъ, въ разстояніи не больше кабельтова, громили несчастный мониторъ, изъ орудій, картечницъ и ружей. Скоро на „Huascar"-ѣ почти всѣ офицеры были убиты, руль-тали повреждены, съ марса люди сбиты, и въ одномъ изъ котловъ прогорѣли трубки, вслѣдствіе чего паръ вышелъ наружу. Въ этотъ моментъ однимъ изъ выстрѣловъ былъ сбитъ перуанскій флагъ и чилійцы прекратили огонь, думая

что противникъ нашъ сдается, но прошло нѣсколько минутъ и новый флагъ взвился на гафелѣ. Вновь были заведены румпель-тали и бой продолжался. Наконецъ когда массы убитыхъ и раненыхъ загромождали палубы и мониторъ горѣлъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ, экипажъ лишился бодрости и требовалъ сдачи. Лейтенантъ Педро-Гарезонъ, принявшій команду, объявилъ что онъ скорѣе потопитъ судно, чѣмъ сдастъ его непріятелю и обѣщалъ положить на мѣстѣ всякаго, кто попробуетъ спустить флагъ. Установивши нѣкоторый порядокъ наверху, Гарезонъ спустился въ трюмъ, чтобы распорядиться затопленіемъ судна, но, какъ только онъ покинулъ палубу, команда спустила флагъ.

Моментально чилійцы прекратили огонь и послали на „Huascar" свои шлюпки, и когда чилійскіе офицеры, съ револьверами въ рукахъ, заставили механиковъ закрыть кингстоны, мониторъ имѣлъ уже въ трюмѣ около 4-хъ футъ воды и корма начала погружаться.

Через шесть недѣль послѣ сраженія, „Huascar" былъ исправленъ и принималъ участіе въ войнѣ уже подъ чилійскимъ флагомъ.

Со взятіемъ „Huascar"-а чилійскій флотъ добился полнаго обладанія моремъ, а потому спокойно содѣйствовалъ своей арміи въ ея операціяхъ на берегу океана. Роль его главнымъ образомъ заключалась въ блокадѣ побережья, бомбардировкѣ нѣкоторыхъ укрѣпленныхъ мѣстъ и перевозкѣ войскъ. Къ началу 1881 года дѣло Перу было окончательно проиграно. Чилійцы заняли Каллао и Лиму и при заключеніи мира, получили въ свои руки большой кусокъ береговой полосы, отдѣлившій окончательно Боливію отъ моря.

Междоусобная война въ Чили.
(1891 г.).

Роль флота въ междоусобной войнѣ.

Въ концѣ 1890 года въ Чили, конгрессъ вступилъ въ борьбу съ президентомъ республики, который

цѣлымъ рядомъ своихъ дѣйствій нарушилъ основные законы страны. На сторонѣ президента оказалась армія, но флотъ выступилъ въ защиту народныхъ правъ и отдалъ себя въ распоряженіе конгресса.

Такъ какъ президентъ не допустилъ-бы собраться враждебный ему конгрессъ, члены этого учрежденія перебрались въ Вальпараизо на суда флота, который доставилъ ихъ въ одну изъ сосѣднихъ бухтъ. Тамъ было устроено засѣданіе, которое рѣшило объявить президента низложеннымъ, послѣ чего обѣ партіи вступили въ ожесточенную борьбу между собою.

Инсургенты, очень малочисленные, почти безъ оружія и безъ денегъ, собрались въ сѣверныхъ провинціяхъ, недоступныхъ со стороны суши, и оттуда начали дѣйствовать. Съ помощью флота, они понемногу завладѣли нѣсколькими портами, причемъ вмѣстѣ съ успѣхомъ явились, какъ новые сторонники, такъ и деньги. Подвигаясь все къ Вальпараизо, они перевезли и высадили

часть войскъ [illegible] столицы, и когда президентъ былъ окруженъ со всѣхъ сторонъ, ему пришлось сдаться и отказаться отъ своихъ правъ.

При переходѣ флота на сторону конгресса, вѣрными президенту остались два минныхъ крейсера (750 тоннъ, 7 скорострѣльныхъ орудій, 5 выбрасывающихъ минныхъ аппаратовъ, 21 узелъ ходу) и нѣсколько мелкихъ судовъ, которые имѣли рядъ чрезвычайно интересныхъ схватокъ съ судами инсургентовъ.

Потопленіе броненосца „Blanco-Encalado" 23 Апрѣля 1891 г.

Инсургенты только что заняли въ концѣ Апрѣля 1891 г. портъ Кальдера и послали внутрь страны отрядъ войскъ для занятія города Копіапо, въ окрестностяхъ котораго расположены богатыя серебряныя и мѣдныя рудники. На рейдѣ стоялъ, только что нагрузившись углемъ, броненосецъ „Blanco-Encalado", (стр. 587), готовившійся на слѣдующій день идти съ десантомъ въ одну изъ бухтъ южнѣе Кальдера. На броненосцѣ все спало, за исключеніемъ вахтенныхъ, и не было принято никакихъ мѣръ предосторожe-

ности: мичманы, вмѣсто того чтобы ходить дозоромъ кругомъ судна, висѣли на боканцахъ, орудія не были заряжены, сѣти загражденія лежали въ трюмѣ, и ярко блестѣвшій за-ковый огонь прекрасно указывалъ мѣсто безпечнаго корабля. Вдругъ въ четвертомъ часу утра, при свѣтѣ луны, выглянувшей изъ облаковъ, вахтенный начальникъ замѣтилъ два минныхъ крейсера, шедшихъ въ бухту полнымъ ходомъ. Немедленно пробили тревогу и открыли огонь изъ мелкихъ орудій, но люди медленно собирались, считая тревогу за фальшивую. Жаръ былъ загребенъ, а потому нельзя было дать ходъ и пришлось атаку принять на якорѣ. Первымъ подошелъ минный крейсеръ „Condell" и выпустилъ подрядъ три мины, которыя прошли всѣ мимо; такая-же участь постигла и мину выпущенную съ другого крейсера „Lynch"-а. Тогда крейсера начали маневрировать около броненосца, осыпая его снарядами изъ своихъ скорострѣльныхъ орудій, „Blanco-Encalado" энергично имъ отвѣчалъ и на нѣкоторое время минная атака перешла въ оживленный

артиллерійскій бой. Однако это оказалось невыгодно для минныхъ крейсеровъ, изъ которыхъ одинъ потерялъ одну изъ дымовыхъ трубъ, другой мачту и оба имѣли порядочное количество раненыхъ и убитыхъ.

Тогда „Lynch" подошелъ къ броненосцу на разстояніе 50 футъ, повернулся къ нему прямо носомъ и выпустилъ мину изъ носового аппарата, которая и попала наконецъ въ „Blanco-Encalado" немного позади гротъ-мачты. Взрывъ образовалъ въ борту громадную пробоину и броненосецъ моментально пошелъ ко дну (фиг. 164), увлекая за собой большую часть своего экипажа: изъ 284 человѣкъ спаслось только 102 и между ними и командиръ. Весь бой продолжался не болѣе 10 минутъ.

Сраженіе отряда минныхъ судовъ съ лодкою „Magellanes". 24 Апрѣля 1891 г.

На слѣдующій день съ разсвѣтомъ, тѣ-же минные крейсера, съ присоединившимся къ нимъ миноносцемъ „Aldea", явились передъ входомъ въ бухту Хонарань, расположенную къ сѣверу отъ Вальпараисо.

На рейдѣ находилась подъ парами канонерская лодка „Magellanes" (800 тоннъ, 2 больш. орудія, 2 винта), замѣтившая суда за милю, а въ глубинѣ бухты

стояло нѣсколько коммерческихъ судовъ грузившихъ селитру.

Войдя въ бухту, правительственные суда раздѣлились. „Condell" зашелъ съ правой, „Aldea" — съ лѣвой стороны, а „Lynch" держалъ прямо на лодку. Подойдя ближе, всѣ трое открыли огонь, на который лодка немедленно стала отвѣчать, какъ изъ большихъ, такъ и изъ мелкихъ орудій. Вмѣстѣ съ тѣмъ пары были быстро подняты и лодка получила возможность двигаться.

Бой шелъ самый ожесточенный и хотя одно изъ орудій „Magellanes" было подбито, но минныя суда пострадали несравненно больше. „Aldea" потерялъ обѣ мачты, трубу, а боевая рубка его и офицерскія каюты были совершенно разбиты.

„Lynch" лишился здѣсь и второй своей трубы, а „Condell" — мачты.

Тогда „Lynch" попробовалъ выпустить мину, но снарядъ съ „Magellanes" упалъ близко отъ ея пути и произвелъ такую волну, что мина отклонилась и ударила прямо въ англійскій коммерческій баркъ, который сейчасъ-же затонулъ.

Въ это время на лодкѣ былъ сбитъ гафель и вмѣстѣ съ нимъ полетѣлъ въ воду и флагъ, но сейчасъ-же одинъ изъ комендоровъ бросился въ воду и вытащилъ флагъ назадъ. Такой геройскій поступокъ еще больше воодушевилъ команду лодки, стрѣльба пошла еще дружнѣе и вскорѣ минные суда принуждены были поспѣшно отступить, потерпѣвъ массу поврежденій и потерявъ много людей убитыми и ранеными. Лодка „Magellanes" пустилась ихъ преслѣдовать, но скоро должна была оставить погоню, такъ какъ разница въ скорости была слишкомъ велика. Въ этомъ сраженіи, какъ съ той, такъ и съ другой стороны, выбыло изъ строя убитыми и ранеными приблизительно по 50 человѣкъ.

<u>Нападеніе лодки „Magellanes" на отрядъ минныхъ судовъ.</u>
<u>28 Апрѣля 1891 г.</u>

Командиръ „Magellanes" однако не отказался отъ мысли докончить свой бой съ минными судами. Четыре дня спустя послѣ сраженія въ бухтѣ Чана-ралъ, воспользовавшись очень темною ночью, лодка „Magellanes" тихо вошла на

рейдъ въ Вальпарайзо, не будучи замѣчена съ береговыхъ укрѣпленій, и направилась къ мѣсту стоянки минныхъ судовъ. Первымъ попался ей миноносецъ „Aldea", и давши по нему залпъ, она обратила его въ бѣгство и перебила почти половину команды. Услыхавши выстрѣлы, на фортахъ пробили тревогу, но не открывали огня, такъ какъ боялись попасть въ своихъ. Послѣ миноносца, лодка направила свой огонь на „Lynch", которому вновь сбила только что поставленную трубу. Въ этотъ моментъ отъ пристани отвалила гребная шлюпка, вооруженная минами, чтобы атаковать лодку, но та быстро ее потопила своими выстрѣлами. Между тѣмъ „Condell", стоявшій парами, снялся съ якоря, обошелъ лодку „Magellanes" и поставилъ ее между двухъ огней. Снаряды начали на нее сыпаться градомъ, около 40 человѣкъ уже выбыло изъ строя, а минные крейсера все еще продолжали стрѣлять. Тогда командиръ

„Magellanes", придумалъ такой маневръ. Моментально, по командѣ, былъ прекращенъ огонь изъ всѣхъ орудій, и лодка, давъ полный задній ходъ, отошла въ сторону. Увлеченные сраженіемъ и находясь въ полной темнотѣ, минные крейсера не замѣтили этого маневра и продолжали стрѣлять, цѣлясь теперь другъ въ друга, принимая одинъ другого за непріятеля. Ошибка была обнаружена только тогда, когда „Condell" уже началъ погружаться въ воду. Тѣмъ временемъ лодка повернула, прошла подъ кормою крейсера „Lynch" и дала ему продольный залпъ, которымъ сбиты были всѣ орудія, убиты командиръ и всѣ офицеры и много нижнихъ чиновъ.

Послѣ этого лодка, преслѣдуемая выстрѣлами съ фортовъ, направилась полнымъ ходомъ въ море, и на слѣдующій день благополучно прибыла въ бухту Кольдера.

Этимъ смѣлымъ подвигомъ командиръ „Magellanes"

сразу вывелъ изъ строя всѣ правительственныя морскія силы, и обезпечилъ за инсургентами полное обладаніе моремъ, вслѣдствіе чего они могли съ успѣхомъ закончить всѣ свои операціи по завладѣнію океанскимъ побережьемъ.

Конецъ.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

Литографія К. Биркенфельда (В. О. 8 л. № 1).